

Александр Притчин

АЭРОДРОМ ВТОРАЯ РЕЧКА

Владивосток
2021 г.


МОРСКАЯ АВИАЦИЯ
ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

Александр Притчин

АЭРОДРОМ ВТОРАЯ РЕЧКА



Владивосток
2021 г.

ПРИТЧИН А.А.
Аэродром Вторая Речка
Типография «Винсент Ван Гог», 2021 г., 80 с.

90-летию образования
Морской авиации ТОФ
Посвящается

От автора

Вторая Речка – это место, прошедшее длинный исторический путь от рекреационной до концентрационной зоны, от военного плаца до военного аэродрома. Сейчас это один из самых комфортных жилых районов города Владивостока со своим «лицом», климатом и рельефом. Но это узкое понятие правобережной части долины самой речки. В прошлом территория Второй Речки включала нынешние: Чайку с Четырнадцатым километром, мыс Фирсова с улицей Татарской, Зарю с улицами Лесной, Чапаева, Чкалова, Грузинской, Енисейской и Кирова, улицу Русскую с многочисленными улочками и с ОЛП-1, с улицей Бородинской и кольцом Багратиона до начала улицы Выселковой.

Одно из самых достопримечательных мест района – это бывший военный аэродром Вторая Речка, вернее, два аэродрома. Первый, сухопутный, занимал территорию от проспекта 100-летия Владивостоку до кольца Багратиона, от речки того же названия до склонов сопок и вверх до Николаевских казарм по улице Давыдова. Второй, гидроаэродром Вторая Речка (Мыс Фирсова), занимал часть акватории Амурского залива в районе мыса Фирсова, а гидроспуск, маневренная площадка и стоянки гидросамолётов находились в северной части мыса Фирсова.

Как зарождались эти аэродромы, их территория, как они были связаны с другими объектами Владивостока, Приморья и Дальнего Востока, какие события происходили на них и как они меняли их облик. Обо всём этом я и постараюсь рассказать.

Хочется выразить искреннюю признательность сослуживцам: Павлу Левшову, Ольге Пятовой, Владимиру Ракову, Наталье Езуте, Ярославу Ливанскому, оказавшим помощь в создании этой книги материалами, советами, консультациями.



Вторая Речка. Снимок из космоса. 1965 г.

Начало

На момент основания военного поста «Владивосток» в 1860 году, долина Второй Речки и окрестных сопок была покрыта сплошной непроходимой тайгой, пересекаемой тропами охотников, искателей женьшеня и хунхузов. Свое название река получила исходя из географического расположения: вторую по счету водную артерию от центра Владивостока поселенцы назвали бесхитростно – Вторая Речка. Неоднократно следуя по побережью Амурского залива по делам службы, солдаты для ориентировки отдельным пунктам побережья давали свои названия. Вероятнее всего именно тогда солдаты назвали первую на переходе от Владивостока речку - Первой, а вторую - Второй речкой. Так эти названия и вошли в обиход жителей. С получением постом статуса города в 1880 году долина Второй Речки, как и весь полуостров Муравьёва-Амурского, была включена в границы города.

ПРИКАЗ № 62

Генерал-адмирала Константина о реорганизации управления Приморской областью, Возведения Владивостока в степень города и образовании Владивостокского особого военного генерал-губернаторства

7 июня 1880 г.

(В извлечении)

По случаю переустройства управления Приморской областью Восточной Сибири государь император в 28 день апреля с.г. высочайше повелеть соизволил:

2. С званием главного командира портов Восточного океана соединить звание военного губернатора Владивостока, который возвести на степень города с присоединением к нему всего полуострова Муравьёв-Амурский и острова Русский.

(РГА ВМФ. Фонд 410. Опись 2. Дело 4218. Лист 427)

Первое упоминание о Второй Речке, как о территории, пригодной для заселения, в источниках обозначено второй половиной 80-х годов XIX века. Место это обратило на себя внимание в 1882 году, когда солдаты пробили грунтовую дорогу, соединившую Владивосток с Никольском (Уссурийском). В 1891 году после закладки железной дороги около железнодорожного полотна стали возникать полукустарные мастерские, скотобойни, кожевенный завод. Устье речки было живописным, здесь были дачи и огороды, а речка была достаточно полноводной, что в неё заходили из Амурского залива килевые вельботы с уловом.

Один из жителей молодого Владивостока гимназист Суханов описал в своем дневнике «золотой век» Второй Речки: «Ко Второй Речке подошли часа в два следующего дня. Перешли речку через деревянный мост. Устье реки широкое, до двух сажен, чистое от заносов, травы и леса. Течение довольно быстрое, фарватер реки глубокий настолько, что совершенно свободно можно въехать на килевом вельботе. Мы вспугнули несколько кряковых уток и чирков. По берегу табунками ходили маленькие кулички и недалеко от устья вспугнули два кроншнепа. В верховьях Второй Речки наткнулись на две землянки. Здесь мы узнали, что в реке водится карась, гольцы, красноперка, заходит сюда горбуша, а в устье неводом вылавливают много корюшки и камбалы. В верховьях реки водятся козы, но оленей стало мало, табун кабанов насчитывает 40-50 голов. Мы быстро наловили несколько ведер рыбы, пополнили свои коллекции и тут же из карасей сварили уху».

Из воспоминаний Т.Г. Вержболовича, поручика 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады: «Сама Вторая Речка представляла из себя маленький ручеёк, длиной в несколько километров, наполнявшийся водой при весеннем таянии небольших снегов, задержавшихся на лесистых склонах ближайших сопок. Речка существовала до осени, до окончания летних дождей, характерных для Приморской полосы Уссурийского края. Осенью речка обычно совсем пересыхала до следующей весны. Даже во время

своего максимального половодья, в июле месяце, она свободно переходилась вброд в любом месте, и никогда не служила для купания людей и лошадей. Все купались в Амурском заливе, где всё побережье залива от самого Владивостока до железнодорожной станции «Океанская», примерно 20 км, представляло идеальный пляж с бархатными песками и таким же идеально ровным дном, по которому надо пройти не меньше сотни метров, чтобы плыть, не ударяясь ногами о дно».





На Второй Речке. 1919 г.

Надо отметить, что воспоминаний о Владивостоке и его окрестностях тех лет осталось не так уж и много. Связано это было борьбой с иностранной разведкой. Борьба с иностранной разведкой в пределах Приамурского края составляла весьма важную и в то же время трудную и сложную задачу администрации. Переполненность края жёлтым элементом, занимающимся самыми различными профессиями. Деятельность всей этой массы иностранцев, разбросанных по краю, легко могло конспиративно регулироваться специальными агентами, и собираемые таким путём систематически и непрерывно сведениями могли доставляться, затем теми же агентами куда следует.

«Против военного шпионства главным начальником края на основании прав, предоставляющих ему военным положением, издавались обязательные постановления, сводившиеся главным образом к следующему:

1. Воспрещалось посторонним лицам, без особого на то разрешения, приближаться в крепостных районах на известное расстояние, как к оборонительным, так и другим военным и морским сооружениям.

2. Не допускалось в Приамурском крае, без особого разрешения, производить какие-либо съёмки, снимки и измерения или описания местностей, казённых сооружений, рек и прибрежья и сухопутных путей сообщения всякого типа…

Так как подобные обязательные постановления главный начальник края имел право издавать лишь до тех пор, пока край находился на военном положении, то был возбуждён вопрос об издании особого закона, уполномочивающего его принимать меры против шпионства, какие он признаёт по обстоятельствам нужными и тогда, когда военное положение в крае будет снято. Соответствующий закон впоследствии и был издан».

(П.Ф. Унтербергер. Приамурский край).

«По улицам города расклеены объявления, воспрещающие заниматься фотографированием вблизи фортов и вообще укреплений крепости, под страхом строгого наказания виновных, замеченных в производстве таковых работ. Текст объявлений воспроизведён: на китайском, корейском, французском, английском и немецком языках, но почему-то нет текста на японском…»

(Газета «Дальний Восток», № 118 от 1 июня 1908 г.)

С конца 80-х – начала 90-х в городе резко оживляется гражданское строительство. Владивосток постепенно начал становиться настоящим городом. Однако сухопутное

сообщение с внешним миром для города всё ещё оставалось неудовлетворительным, поскольку имелась всего одна грунтовая дорога. После непрерывных дождей она становилась совершенно непроезжей, и её приходилось исправлять силами сапёров. Зимой от Второй Речки в город, до которого было 6,5 км, легче всего было добраться верхом, т.к. санный путь почти никогда не устанавливался, снег сдувало ветром. Обычно от Второй Речки старались по голым камням доползти до берега залива, дальше шёл санный путь по льду до китайского базара.

В 1906 году значительную часть территории Второй Речки заняло военное ведомство, что в свою очередь вызвало необходимость постройки железнодорожной станции, которая и была выстроена в 1911 году.

Николаевские казармы

По окончании Русско-японской войны 3-я Сибирская дивизия была полностью переведена из Маньчжурии во Владивосток и вошла в состав гарнизона Владивостокской крепости, оставшейся единственной твердыней России на Дальнем Востоке после неудачной японской войны. Она с суши прикрывала город с севера. Её расположили вдоль строящихся фортов. На Второй Речке строили хлебопекарни, кирпичные казармы, склады. Началось строительство временных барачных деревянных городков. К 1912 г. две части 3-й Сибирской дивизии стояли в хороших каменных казармах. Были выстроены каменные большие конюшни для лошадей, строились офицерские посёлки, офицерские собрания (клубы), возводились лазареты, пекарни и даже церкви для войск в этих городках. Николаевские казармы (34-й военный городок) построены на Второй Речке в 1908-1912 годах, под общим руководством начальника крепостного инженерного управления генерал-майора В.И. Жигалковского. Это в самом конце нынешней улицы Давыдова. Городок входил в Северный оборонительный сектор Владивостокской крепости. По окончанию строительства, в казармах городка был расквартирован 12-й Сибирский стрелковый полк, 3-й Сибирской дивизии под командованием Ф. И. Третьякова, героя Порт-Артура.



Николаевские казармы и конюшни. 1919 г.

На Второй Речке расположилась и 5-я батарея 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады. Рядом с 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригадой располагались казармы 11-го Сибирского полка. Два лёгких дивизиона 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады расположились почти у берега Амурского залива на Второй Речке.



Полк «Б» канадских конных полицейских на территории Николаевских казарм. 1919 г.

В 1919 году в городке был расквартирован полк «Б» канадских конных полицейских. По соседству проживало «белое» гражданское население, приведённое сюда революцией из центральных районов страны.

В 1939 году в городке было расквартировано пехотное училище, готовившее командные кадры для армии. Командиров для сухопутных частей должны были выпускать Владивостокское и Шкотовское пехотные училища. История создания Владивостоксого училища, готовившего лейтенантов пехоты Красной армии, связана с хасанскими событиями августа 1938 года. Во исполнение приказа наркома обороны СССР маршала Ворошилова решено было сформировать к 15 апреля 1940 г. пехотное училище с дислокацией в г. Владивостоке. Это одно из первых учебных заведений в Приморье, и преобладали в нём выходцы из народа. Первым его начальником был назначен заместитель командира Приморского 39-го стрелкового корпуса полковник Иван Чистяков. Этот корпус наносил основной удар во время боев на Хасане, и Чистяков отлично знал, что потребуется от будущих лейтенантов на войне. Местом расположения училища стали бывшие Николаевские казармы на Второй Речке. «Для расквартирования училища имелись пять двухэтажных казарм, - вспоминал И. Чистяков. - Но квартир для командного состава не хватало, тогда для этих целей решили переоборудовать четыре прекрасно сохранившиеся с царских времен конюшни». Стрельбища и учебные поля устроили прямо на берегу Амурского залива, в полутора километрах от училища.

В пятидесятых годах XX века училище расформировали, и казармы заняли воинские части. В шестидесятых годах в связи с утверждением плана строительства большого Владивостока казарма под № 10 была отдана управлению профессионально-технического образования и в ней организовали профессионально-техническое училище, которое готовило плотников, штукатуров-маляров, сварщиков, слесарей. В 1985 году училище переехало в новое здание, и казарма осталась пустовать.

Владивостокская крепость

После неудачной японской войны, исходя из опыта защиты Порт-Артура, во Владивостоке началось строительство новой линии фортов, вынесенной на 7-10 км от прежней, по вершинам сопок левого берега реки Большая Седанка. Форты соединялись друг с другом кольцевой (рокадной) магистральной шоссированной дорогой, а с центром крепости - радиальными магистралями. Все дороги прокладывались по обратным скатам высот вне сферы наблюдения со стороны направлений атаки вероятного противника.

Верхняя рокада от Зари до Горностая, так называемая «Новая губернаторская дорога», ещё сохранилась, «Нижняя» - в плачевном состоянии.

Часть броневых дверей и иные металлические изделия для оборудования фортов выпускали в специально устроенных инженерных мастерских Строительства в районе железнодорожной станции Вторая Речка. Здесь же сделали и установили мощную машину для сгибания потолочных швеллеров (японская сломалось после первой попытки).

Городок строителей форта № 7 и опорного пункта № 57 находились в районе улицы Лесной. Их дети учились во Владивостоке и жили на частных квартирах, а с 1914 г. детей строителей с форта № 7 стали возить на станцию железной дороги Вторая Речка. Каждый учащийся приобрёл месячный проездной билет на поезд.



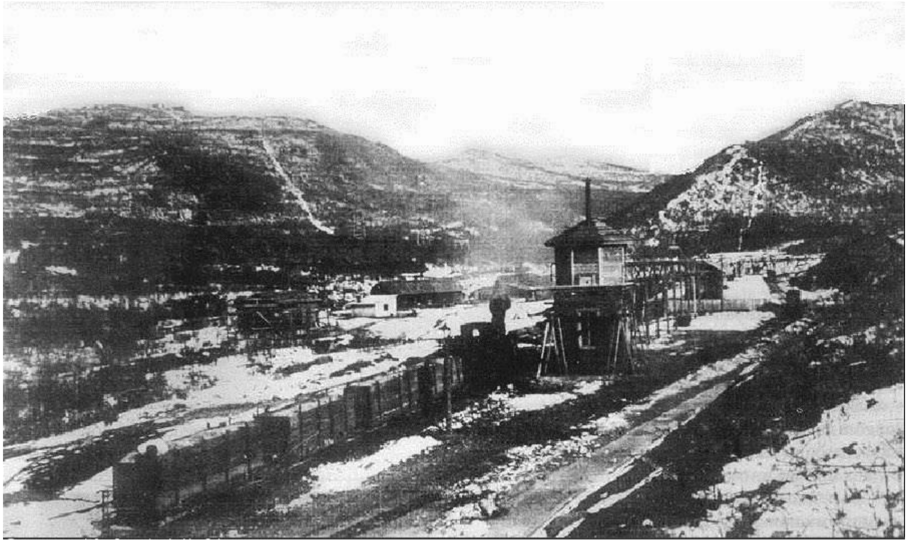
Форт № 7 Владивостокской крепости

Комендант крепости генерал-лейтенант В.А. Ирман внёс на рассмотрение предложение о присвоении укреплениям личных имён императорской фамилии, а береговые батареи называть по названиям полей сражений русской армии. Отпетые монархисты начала прошлого века имели образ мыслей сходный с образом мыслей балбесов «идеологического» фронта нынешних времён. Однако в 1910 году здравый смысл победил, и переименования не состоялись, остались номерными. Впоследствии, уже в 1914 г., вскоре после начала Первой мировой войны делалась ещё одна попытка ввести именные названия укреплений с использованием имен инженеров, участвовавших в создании крепости, но и она не удалась.

Гарнизон крепости должен был иметь кроме батальонов пехоты, крепостной артиллерии, саперных, минного, телеграфного и железнодорожного батальонов, полевых и горных батарей, казачьи сотни, ещё и две воздухоплавательные роты.

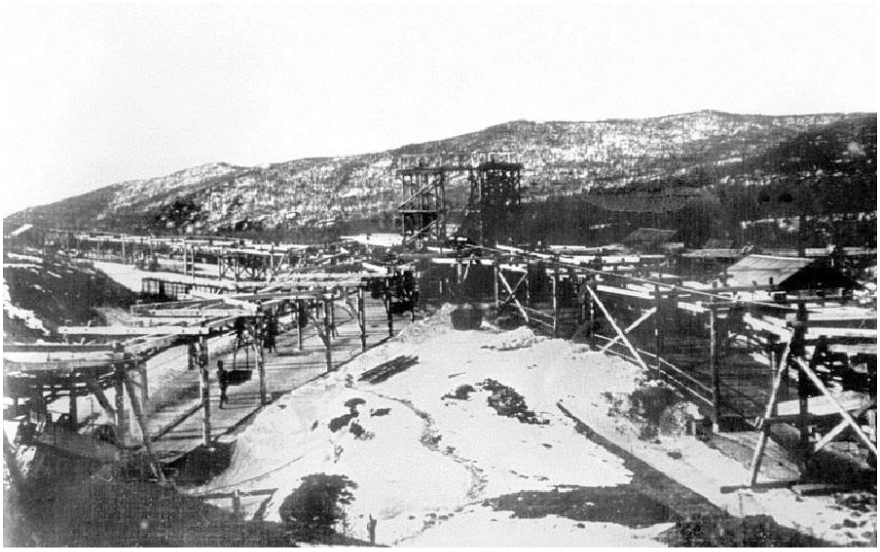
От инженерных мастерских Строительства в районе железнодорожной станции Вторая Речка проложили специальную узкоколейную железную дорогу на паровой тяге по долине Второй Речки. От её станций («Средняя» и «Снеговая») на все форты от Амурского до Уссурийского заливов устроили целую систему подвесных канатных дорог.

В течение 1912 года первая группа дорог на полуострове от станции узкоколейной железной дороги «Средняя», состоящая из двух участков протяжённостью по 4,5 версты до фортов № 7 и № 6, вступила в строй. Канатная дорога пересекала долину Второй Речки в районе нынешней улицы Русской. С началом Первой мировой войны, после подписания союзной конвенции с Японией, превратило Владивосток в город, лежащий в глубочайшем тылу. Для нужд фронта сразу же началось изъятие вооружения и различных запасов.



Станция узкоколейной железной дороги «Средняя». 1912 г.

Материальная часть канатных подвесных дорог Владивостока стала подвергаться систематическому демонтажу с последующей отправкой на театр военных действий (ТВД) для перевозки грузов в горах при действиях против Австро-Венгрии в Бескидах. До настоящего времени в районе бывшего крепостного строительства на Второй Речке во Владивостоке сохранились только каменные и бетонные фундаменты опор дороги и остатки станций с колодцами натяжных противовесов.



Станция узкоколейной железной дороги «Снеговая» 1912 г.

В 1917 году были полностью прекращены строительные работы в крепости. На фортах, батареях и иных сооружениях остались только техники-смотрители. В штабе крепости работали ликвидационные комиссии, которые списывали или оприходовали имущество Строительства. Примерно через год наступила «агония». Оставшиеся в крепости и вернувшиеся с фронтов военные инженеры пытались противодействовать растаскиванию строительного имущества. Начиналась так называемая «угольная и дровяная катастрофа», полностью обесценивались деньги, положение постоянно меняющейся власти было не ясно. Часть строительных материалов была передана Владивостокскому военно-промышленному комитету на постройку судоверфи, на строительство аэродромов и ангаров в Верхнеудинске, Харбине, Цицикаре, Нингуте, на станции Маньчжурия для нужд авиации войск адмирала Колчака. В конце 1918 года

Управление Строителя Владивостокских укреплений было упразднено. Владивостокское крепостное инженерное управление просуществовало до 1923 года, выполняя функции инженерного снабжения войск.

Аэродром на армейском плацу

Необычно ровное место Второй Речки вызывало и вызывает любопытство горожан и гостей города. Далеко не все знают происхождение этой ровной поверхности в гористой местности города Владивостока. Вот как это произошло. Для встречи военного министра России генерал-лейтенанта В.А. Сухомлинова на Второй Речке в мае 1913 года был устроен огромный плац, где могли выстроиться части Владивостокского гарнизона. Для этой цели выкорчевали вековые деревья и снесли несколько сопок вокруг.

Из воспоминаний Т.Г. Вержболовича, поручика 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады: «Громадный идеально ровный плац, единственный на полуострове Муравьёва-Амурского, был создан весной 1913 года к приезду военного министра генерал-лейтенанта В.А. Сухомлинова, совершавшего инспекторскую поездку по Дальнему Востоку. Крепостное начальство решило, что лучшего места для сбора всего Владивостокского гарнизона нет, как в долине Второй Речки. Здесь не бывает туманов. Приказано было эту долину привести в порядок, для осмотра и парада всех войск. Ведь в крепости находились две стрелковые дивизии со своими артиллерийскими бригадами, четыре крепостных артиллерийских полка и всевозможные инженерные батальоны. Все по штатам военного времени.

Пришли сапёрные части. Провели нивелировку всей долины и подсчитали, что здесь надо перебросить с места на место тысячи кубометров земли, чтобы сделать всю долину идеально ровной, без бугорков и вмятин.

Чтобы увеличить площадь этой долины, надо будет снести часть лесного массива, опускавшегося с ближайших гор в долину. Сапёрам на эту работу требуется несколько месяцев, а Сухомлинов должен прибыть во Владивосток дней через десять.

Приказ из штаба Крепости, и на Вторую Речку прибыла вся 3-я Сибирская стрелковая дивизия, в полном составе, со своими кухнями и палатками. Всю долину поделили по полкам на равные части. Полки поделили свои участки побатальонно и поротно, и закипела работа.

Все фургоны и другие повозки 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады были использованы для перевозки земли при планировке долины и вывозке сводимого леса. Сапёры пилили кругом леса, часто употребляя подрывные шашки, чтобы свалить вековые дубы, клёны, липы. В течение семи дней 15 тысяч человек и несколько сотен артиллерийских лошадей, под руководством сапёров, срезали все неровности и заполнили все углубления в этой долине. В каждом полку гремел свой духовой оркестр, слышались солдатские песни, в лесу раздавался грохот взрывов и разносился по горам. Вся долина копошилась как растревоженный муравейник, покрытая тысячами солдат с лопатами, пилами и топорами. По долине двигались сотни повозок, перевозя землю и вывозя стволы и ветви деревьев. Завхозы воинских частей тут же на месте выбирали себе липовые стволы, чуть ли не в метр толщиной и разделывали их на колоды для рубки мяса.

Стрелковые полки того времени состояли из 16 рот, в каждой из которых по военному времени числилось до 200 солдат и офицеров. Отсюда в полку военного времени - находилось 3200 стрелков, не считая пулемётной и инженерной рот, и команд конных и пеших разведчиков, т.е. более 3500 солдат.

Три полка ночевали в своих палатках, тут же на плацу, только 11-й полк уходил в свои казармы, расположенные у края долины, на самом берегу Амурского залива. Полк именовался: «Её Императорского Величества Вдовствующей Императрицы Марии Фёдоровны» и носил на погонах вензель МФ с короной над ним. Эту награду 11-й полк

получил за героический прорыв из японского окружения в бою под Тюрренченом на реке Ялу в Северной Корее 18 апреля 1904 г. во время Русско-японской войны.

Через семь дней вся работа была закончена. Теперь долина представляла из себя идеальную ровную поверхность, с лёгким уклоном в сторону речушки и Амурского залива. При въезде на этот плац была выстроена громадная деревянная арка, украшенная национальными флагами и увитая зеленью (со стороны города). Артиллеристы 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригады и 11-го полка получили великолепный плац для учений.

Только что закончились все работы по плацу и полки разошлись по своим казармам, как какому-то гигантскому косяку корюшки пришло в голову повернуть в устье Второй Речки, чтобы в пресной воде отметать икру – великий закон продолжения рода.

Вторая Речка имела устье в этот момент шириной в несколько метров и глубиной около двух метров. Вот в это горлышко и двинулся весь косяк, насчитывающий тысячи серебристых рыбок. Очень быстро вся речка заполнилась корюшкой, а сзади рыбок подпирали ещё тысячи их собратьев и сестёр, которых инстинкт гнал в пресную воду. Устье речки забилось рыбой, и начался разлив, вода выступила из берегов и оба берега речки начали покрываться трепещущим серебром. Сзади идущим освобождалось место, и рыбки старательно напирали на передних, чтобы обязательно попасть в пресную воду. А места больше уже не было. Подул лёгкий ветерок, и морские волны начали выбрасывать на берег залива запоздавших. К концу дня берега речки и берег залива около устья были покрыты толстым слоем живой и уже засыпавшей рыбы. Тысячи чаек слетелись со всех сторон, и здесь начался невиданный пир-обжорство, на какой способны только эти ненасытные птицы.

С утра весь гарнизон Второй Речки вышел на ловлю корюшки, это была не рыбная ловля. Ни удочек, ни сетей здесь не было. У каждого солдата было в руках по ведру, которым они вычерпывали рыбу. Все ведающие батарейными хозяйствами фельдфебели всех батарей и стрелковых рот сбор рыбы поставили на широкую ногу. Офицерские денщики и ординарцы тоже не теряли времени даром. Все черпали рыбу и вёдрами, и тазами, и просто корзинками. В солдатских кухнях творилось невообразимая толчея. Все хотели сварить себе рыбы в своём котелке. Такое обжорство не прошло даром. На следующий день все околотки (лазареты при дивизионах) были забиты больных поносом. Все запасы касторки быстро иссякли, и наш врач Никифоров срочно послал в город за новыми порциями этого, уникального в то время, лекарства от всех желудочных болезней.

Чайки не желали есть рыбу, начавшую тухнуть под жарким солнцем, и пришлось убирать и закапывать многие тонны этой испорченной корюшки, чтобы не заразить всю окружающую местность. Ведь военного министра Сухомлинова ждали со дня на день!

Эта рыба запоздала на несколько дней, а то этой корюшкой накормилась бы вся 3-я Сибирская стрелковая дивизия. Почему-то этим колоссальным косяком рыбы не занялась ни одна из рыбачьих артелей, которые были разбросаны по Амурскому заливу, и обычно состояли из нескольких китайцев или корейцев – наших русских подданных, уроженцев местного края. Бесполезно пропало такое богатство.

Солдат кормили очень хорошо. В каждой воинской части – роте или батареи организовывалось несколько артелей со своими выборными артельщиками. Хлеб никогда не поедался полностью. Солдатам полагалось по 3 фунта (1 кг 200 гр.) хлеба в день. И за несъеденный хлеб они получали каждый месяц деньгами. Новобранцы, после прихода в казармы, через пару месяцев, несмотря на усиленную строевую подготовку и большую при этом нагрузку, обычно прибавляли в весе на несколько килограммов.

Все батареи имели свои сети или бредни и чуть ли не ежедневно ловили рыбу на Амурском заливе, которая шла в общий батарейный котёл, сверх казённого пайка. Улов всегда бывал великолепный.

Во Владивосток прибыл военный министр генерал-лейтенант В.А. Сухомлинов. В воинских частях всё сияло. Люди одеты во всё новенькое. Лошади начищены до блеска, хоть протирай носовым платком. Оружие и вся амуниция блестели на солнце.



Военный министр генерал-лейтенант В.А. Сухомлинов

Приказ из штаба: «Во столько-то часов и минут военный министр проедет через Вторую Речку. 3-й Сибирской стрелковой артиллерийской бригаде, 11-му стрелковому полку и 4-му крепостному артиллерийскому полку выстроиться вдоль дороги, начиная от новой арки. Форма одежды походная, без оружия». Выстроились, ждём.

Машина проехала грандиозную триумфальную арку, и оркестры заиграли свои встречные марши. Машина дошла до середины бригады, и раздался голос Сухомлинова: «Здорово 3-я Сибирская стрелковая артиллерийская бригада!» И дружный ответ: «Здравия желаем Ваше превосходительство!» И машина покатила дальше. То же повторилось ещё два раза на нашем плацу, и мотор исчез из наших глаз. Не успели рассмотреть даже внешность Сухомлинова, как он уже окончил своё «инспектирование». Точно таким же образом военный министр объехал все военные городки на полуострове Муравьёва-Амурского и на Русском острове.

Плац, так молниеносно превращённый во Владивостокское «Марсово Поле», недолго оставался в распоряжении стрелковых частей. Летом 1913 г. сюда привезли в ящиках и собрали две маленькие «стрекозы» - «Блерио», аэропланчики из тоненьких реечек, обтянутых окрашенной материей, с моторчиками в 25 лошадиных сил или 50 лошадиных сил. В верховьях плаца, для самолётов поставили брезентовый ангар, и «Марсово Поле» превратилось в первый во Владивостоке аэродром. Эти «стрекозы» пытались летать только или сразу после восхода солнца, или перед самым его закатом. В другое время дня образовывались всевозможные восходящие потоки воздуха, мешавшие этим малюткам благополучно отрываться от земли, а тем более, безаварийно сесть.

Желающих полетать было много, но специальным приказом было объявлено категорическое запрещение полётов с пассажиром на этих военных аэропланах. Однажды тайком штабс-капитан Тарасов под вечер улетел пассажиром на одном из «Блерио». Солнце зашло, а самолёт не вернулся. Начались розыски. Тарасов вернулся и рассказал, что около разъезда «Седанка» остановился мотор и лётчик (тогда их звали аэронавтами) вынужден был сесть прямо в море около самого берега, чтобы не зацепится за телефонные провода. Тарасов за нарушение приказа отсидел на гарнизонной гауптвахте 7 суток.

С первым Владивостокским авиационным отрядом стрелковые части быстро договорились и аэродромом пользовались весь день, не мешая друг другу».

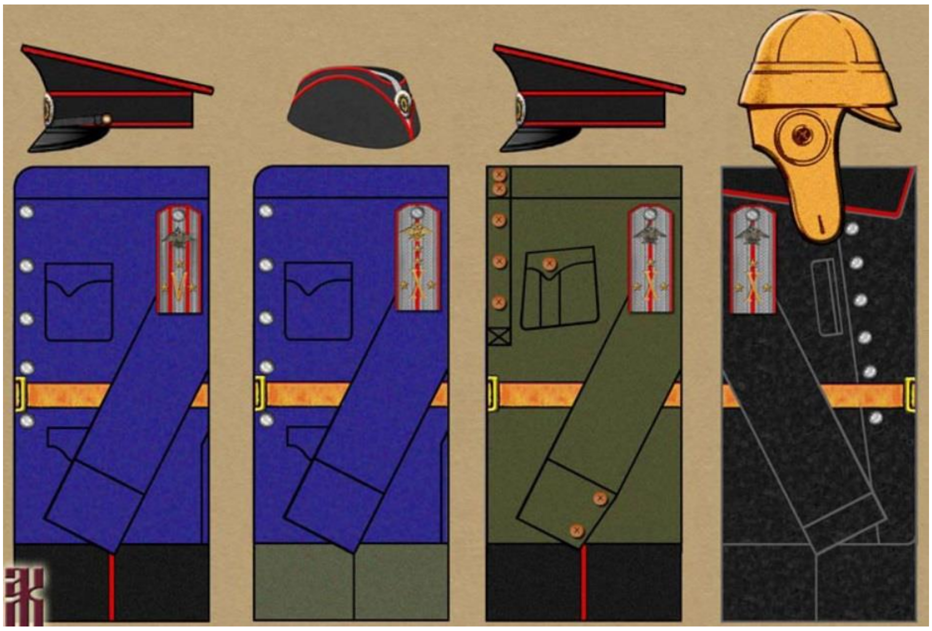
В ноябре 1911 года был сформирован авиационный отряд при 4-й Сибирской авиационной роте (в Чите, известный впоследствии как 23-й корпусной авиационный отряд). 31 декабря 1911 г. был сформирован второй авиационный отряд — при Сибирском воздухоплавательном батальоне в селе Спасское (известный впоследствии как 1-й Сибирский корпусной авиационный отряд). Всего в ноябре-декабре 1911 года на базе ранее существовавших воздухоплавательных отрядов были созданы шесть авиационных отрядов.

Накануне Первой мировой войны в российской армии было 39 авиационных отрядов по четыре — шесть самолётов в каждом. Первые 18 авиационных отрядов получили следующие наименования:

- крепостные — Ковенский, Осовецкий, Новогеоргиевский, Карский, Брест-Литовский;
- 1, 9, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 23-й корпусные;
- **1-й и 5-й Сибирские**, авиационный отряд Гвардейского корпуса;
- 3-й полевой авиационный отряд.

В 1914 г. были дополнительно сформированы крепостные авиационные отряды:

- Гродненский, Севастопольский, **Владивостокский**;
- корпусные — 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 25-й;
- 4-й Сибирский.



Обмундирование лётчиков 1914 года

Корпусной авиационный отряд в военное время должен был иметь 6 самолётов, крепостной — 8, каждый корпусной и полевой авиационный отряды должны были иметь по 7 лётчиков (5 офицеров и 2 нижних чина). Для материально-технического обеспечения авиации было сформировано шесть авиационных рот: 1-я (Санкт-Петербург), 2-я (Брест-Литовск), 3-я (Киев), 4-я (Лида), 5-я (Брянск) и 6-я (Жмеринка). Авиационные роты подчинялись командующим войск военных округов.

Первые военные летчики носили обмундирование тех родов и частей войск, из которых были направлены на обучение летному делу. Приказом по военному ведомству № 4 от 3.01.1914 года для лётчиков были введены синий китель флотского образца (допускался и защитный общеармейский китель) и складная шапка (пилотка), из чёрного сукна, с чёрными бархатными клапанами, красные выпушки по швам, кокарда, как на фуражке, тулья крестообразно обшита узким серебряным галуном с двумя тонкими красными просветами.



Самолёт Блерио XI

В 1914 г. над синей гладью Амурского залива появилась пара самолётов. Вскоре жители Владивостока узнали, что в районе Второй Речки, в зелёной долине между сопками расположился авиационный отряд. Об этом событии «докладывает» (несмотря на постановление П.Ф. Унтербергера) и Элеонора Грей в письмах своим заграничным «адресатам». Созданный авиаотряд состоял из двух аэропланов «Блерио», которые в случае осады Владивостокской крепости должны были выполнять разведывательные и связные функции. В верховьях плаца (район завода «Изумруд») для этих аэропланов был установлен брезентовый ангар и эллинг для большого дирижабля.



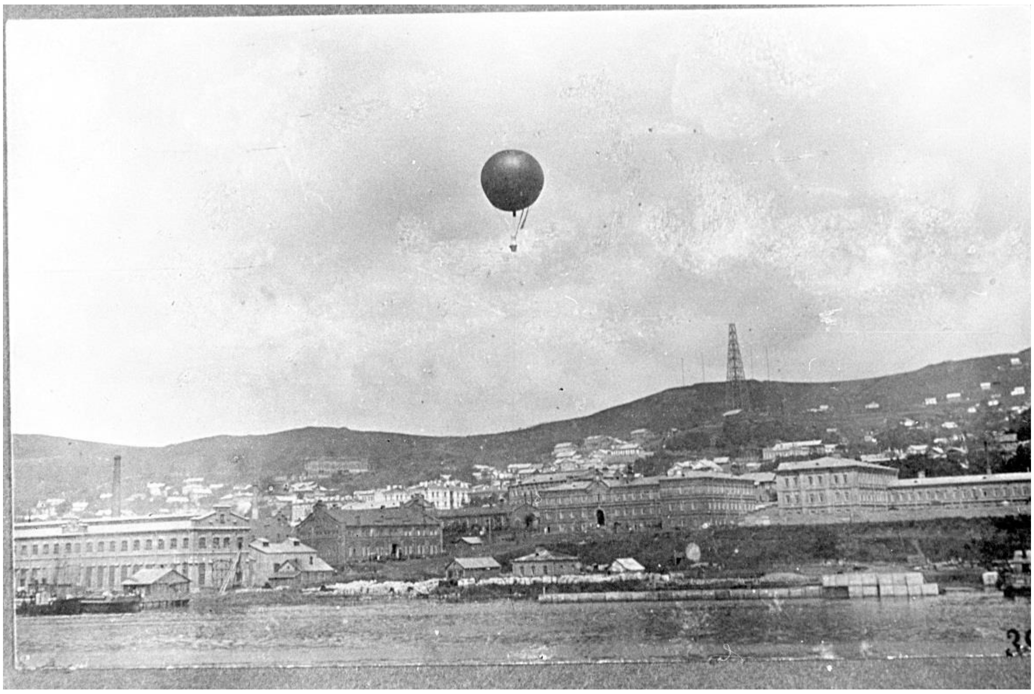
Село Спасское. База Сибирского воздухоплавательного батальона
(впоследствии 1-й Сибирский корпусной авиационный отряд)

Вскоре на Вторую Речку доставили еще несколько аэропланов. Все они были объединены в авиаотряд, который возглавил штабс-капитан Никифоров. Первые лётчики, поручик Дмитриевский и рядовой Семёнов, находились под его командованием. Все самолёты обслуживал всего один техник Семёнов. Основная часть отряда базировалась в селе Спасское (ныне Спасск-Дальний). Официально отряд тогда назывался Сибирским воздухоплавательным батальоном (впоследствии 1-й Сибирский корпусной авиационный отряд), при котором даже действовала авиашкола. Ее пилоты совершали перелеты по маршруту: Спасское - Никольск-Уссурийский - Владивосток, а также на Ханку, в

Шкотово и другие уголки края. Позже авиаотряд вошёл в состав «крепостной воздухоплавательной роты», несколько наблюдательных станций, которой находились на горах Варгина и Седанка, где возводились форты № 2 и № 6 крепости Владивосток.

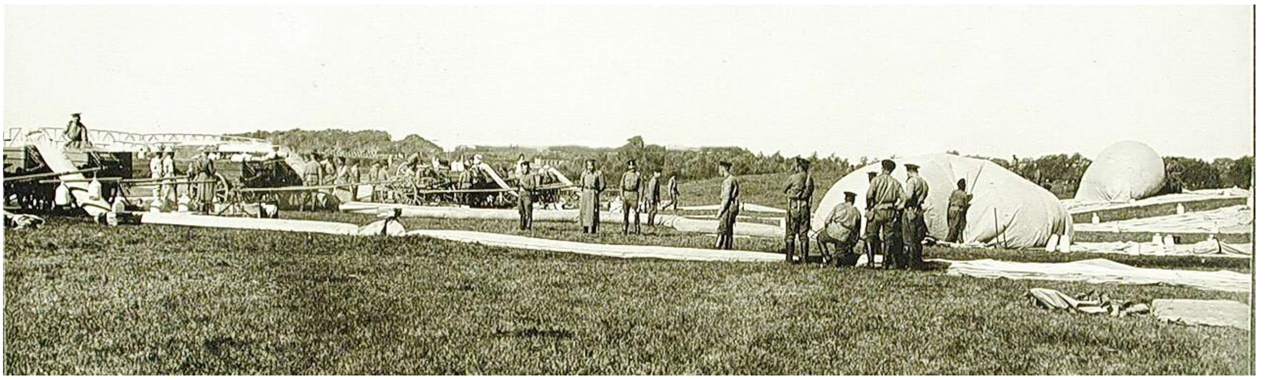


Необходимость создания во Владивостоке воздухоплавательного парка военно-морское командование осознало после постановки японскими крейсерами мин на подходах к базе в апреле 1904 года. Капитан Ф.А. Постников предложил использовать аэростаты для поиска подводных мин заграждения. В результате постройки трех шаров непосредственно во Владивостоке, присылки двух из Севастополя и приобретения трех змейковых аэростатов в Германии, в течение весны—осени 1904 года удалось сформировать Владивостокский воздухоплавательный парк Морского ведомства. 27 декабря того же года наместник императора на Дальнем Востоке адмирал Е.И. Алексеев утвердил временный штат парка (четыре офицера и 62 матроса). Все они были люди военные, и состояли на службе в Морском ведомстве. Воздухоплавательный парк - несколько воздушных шаров и змейковых аэростатов - первоначально базировался на ипподроме в Гнилом Углу (район Спортивной, где сейчас стадион ТОФ), но уже летом 1904 года воздухоплаватели сменили место дислокации и перебазировались на мыс Эгершельд (отметка 124). Первый запуск аэростата был произведен 25 мая 1904 года.



Полет капитана Постникова Ф.А. над Владивостоком

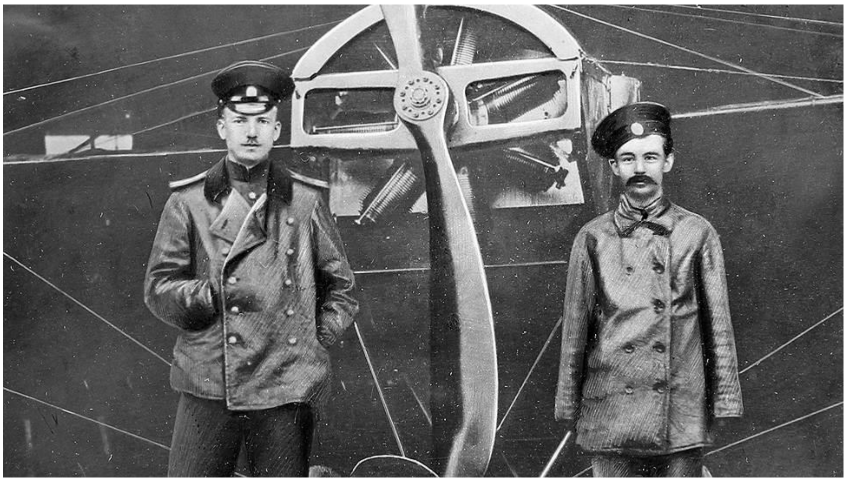
Воздухоплавательный отряд приобретал все большую известность. К февралю 1905 года в нем уже состояло 4 офицера и 120 человек рядового состава. Отряд привлекался для разведки вдоль фортификационных линий крепости Владивосток. Армейские силы на Дальнем Востоке почувствовали, что целесообразнее иметь свои аэростаты, чем пользоваться услугами Воздухоплавательного отряда Морского ведомства. Спустя некоторое время на Второй Речке был создан единый авиаотряд крепости Владивосток, позже ставший Крепостной воздухоплавательной ротой.



Солдаты роты за наполнением газом аэростатов

На Второй Речке совершал полеты такой знаменитый наш авиатор, как Пётр Нестеров (на воздушном шаре). После окончания Михайловского артиллерийского училища подпоручик П. Нестеров был назначен во Владивосток в 9-ю Сибирскую стрелковую артиллерийскую бригаду, куда и прибыл на исходе декабря 1906 года. Вскоре судьба свела его с офицерами Крепостной воздухоплавательной роты. Познакомившись с их деятельностью, он предложил попробовать использовать воздушные шары для корректировки артиллерийской стрельбы. Предложением заинтересовались, согласились провести эксперимент. В августе 1907 года П. Нестерова прикрепили к станции воздухоплавателей на Форту № 2 в качестве артиллерийского наблюдателя. Пробные стрельбы с применением привязного аэростата превзошли все ожидания: результат был отличным. Он обратился к командованию с просьбой о переводе его в Крепостную воздухоплавательную роту. В 1908 году эта просьба была удовлетворена.

После окончания авиашколы военный летчик П. Нестеров много и успешно летает. Затем его назначают начальником 11-го корпусного авиаотряда в Киеве. 27 августа 1913 года на самолете «Ньюпор», штабс-капитан Нестеров выполняет впервые в мировой авиации петлю в вертикальной плоскости («мертвую петлю»), впоследствии ее назовут «петля Нестерова». С началом Первой мировой войны, он вместе с авиаотрядом убыл на фронт. 26 августа 1914 г. штабс-капитан Петр Нестеров геройски погиб, впервые в истории мировой авиации уничтожив таранным ударом вражеский аэроплан «Альбатрос».



Штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров

Когда началась Первая мировая война, лётчики и самолёты Крепостной воздухоплавательной роты города Владивостока были отправлены на фронт. И в небе Приморья на долгое время установилась тишина.



В годы Гражданской войны и интервенции в 1919 г. во Владивосток для белочехов доставили 18 американских самолётов, прозванные «Вильсон-Стюртеван». Из-за их ненадёжности чехи самолёты продали Главному инженерному управлению Колчака. Пилоты и механики вскоре их забраковали, самолёты раскидали по колчаковским частям.

В 1922 г. во Владивостоке на Саперной сопке располагалась Военно-авиационная школа Дальнего Востока. Начальником школы был штабс-капитан Базанов Н.Н. В распоряжении школы было 8 учебных самолётов: по одному Моран-Сольнье «Морже», Моран-Сольнье-Парасоль Р «Морчет», Фарман-22, Вильсон-Стюртеван, Лебедь-12 и три Фарман-16. Кроме того в селе Спасское сохранился авиационный отряд из трёх боевых самолётов под командованием военлёта прапорщика Рождественского.
(Разведсводка Разведывательного отдела Штаба НРА и флота ДВР № 1195 инф. от 15 сентября 1922 г. РГА, ф. 221, оп. 1, д. 723, л. 253об.; д. 725, л. 327об.).



Взлёт аэроплана

Дальнейшее свое развитие аэродром на Второй Речке получил с установлением Советской власти на Дальнем Востоке.

Дальнейшее развитие аэродрома на Второй Речке

После окончания Гражданской войны аэродром стал принадлежать 5-й Краснознамённой армии, затем Особой Краснознамённой Дальневосточной армии. В эти годы в стране начинается бурное развитие авиации.



Агитплакат 1920-х годов

В Москве 8 марта 1923 г. была создана общесоюзная организация – «Общество друзей воздушного флота» (ОДВФ), а 16 апреля отделение ОДВФ создано и во Владивостоке. В то время были популярны агитационные полёты самолётов, была даже создана агитационная авиаэскадрилья «Максим Горький». Выполнялись такие полёты и со Второй Речки. Так в 1925 году со Второй Речки выполнялись агитационные полёты самолёта «Ильич» по деревням и сёлам Приморья. Проделанная работа дала свои результаты.

«Дальневосточный ультиматум»

В июле 1923 г. моряки и рабочие собрали более 60 тысяч рублей золотом, что было достаточно для приобретения 5-ти самолётов. Всего за 1923-28 гг. было собрано в фонд воздушного флота 300 тысяч рублей.

В 1924 г. винтокрылые машины стали поступать на вооружение отряда «Дальневосточный ультиматум» (19 орао). Самолёты назывались: «Рабочий Приморья», «Красный Владивосток», «Сучанский рабочий», «Дальневосточный рабочий». На фюзеляже красовался внушительного размера кулак с короткой, но выразительной надписью: «НННАа!» - красноречивый ответ на ультиматум Советскому правительству премьер-министра Англии лорда Керзона.

Впоследствии в 1928 г. этот отряд за активные действия по ликвидации последствий наводнения и проявленное при этом мужество был награждён орденом Трудового Красного Знамени. В 1929 г. отряд участвует в урегулировании военного конфликта на КВЖД, в 1938 г. в боях у озера Хасан, в 1939 г. входит в состав вновь образованного 20-го штурмового авиационного полка.



«ЕСТЬ КОНТАКТ». Газета «Тревога» за 7 декабря 1929 г.



Значок «Ультиматум»



орден Трудового Красного Знамени РСФСР



Знак «Участник Хасанских боёв»



Боевое Знамя 865 истребительного авиационного ордена Трудового Красного Знамени полка.

В состав этого полка входил и авиаотряд, базировавшийся на Второй Речке. В дальнейшем полк перебазируют на Камчатку, и, после ряда переформирований, он будет именоваться 865 истребительный авиационный ордена Трудового Красного Знамени полк. Одно время полк будет входить в состав ВВС и ПВО ТОФ.

Аэродром Вторая Речка

С 1932 года началось создание ВВС Морских Сил Дальнего Востока (МСДВ). С 01.05.1933 г. приказом РВС МСДВ № 0314 от 30.04.1933 г. назначенному приказом РВС СССР № 0385 от 1933 г. помощнику Коморси ДВ по ВВС Л.И. Никифорову (до лета 1932г. он был начальником ВВС БМ) было предписано вступить в должность и приступить к формированию Управления и штаба ВВС МСДВ. Срок окончания формирования был определен к 1 июня. Никифорову передавались в непосредственное подчинение все части ВВС МСДВ. Одновременно ВрИО помощника Коморси ДВ по ВВС В.Н. Лопатину надлежало передать все дела и формуляры на части ВВС МСДВ Л.И.Никифорову. Местом дислокации и развертывания Управления и штаба ВВС МСДВ был определен дом № 82 по улице Ленинской во Владивостоке (временно, до его оборудования – улица Ленинская, дом № 72). В 1936 г. аэродром Вторая Речка перешёл в ведение командования авиации Тихоокеанского флота. В 1937 году в празднование 19-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции над Владивостоком пролетело уже 72 самолёта ВВС ТОФ.

Идея создания Морской Авиации на Дальнем Востоке была заложена ещё в начале 1914 г., когда начальник Морского Главного Штаба вице-адмирал А. А. Ливен доложил морскому министру адмиралу И. К. Григоровичу о необходимости формирования при Сибирской флотилии гидроавиационной станции во Владивостоке. В этом докладе предполагалось развернуть первые отряды Морской Авиации на Дальнем Востоке к лету 1915 г. В 1914 году Владивосток едва не стал обладателем гидроаэропланов с местом базирования в бухте Улисс. Была даже составлена смета на строительство «гидро-авиационной станции на 4 гидроаэроплана». Однако начавшаяся в июле 1914 г. Первая мировая война отодвинула планы авиационного строительства на неопределённое время. Последовавшая за ней Гражданская война и иностранная интервенция не позволили создать на Тихом океане Морскую Авиацию в последующие 14 лет. Более того, и сама Сибирская флотилия фактически прекратила своё существование.

К 01.10.1933 г. было завершено формирование Управления и Штаба ВВС МСДВ (с 01.06.1936 г. на основании директивы АМУ РККА №86632 от 23.04.1936 г. в соответствии с приказом командующего ТОФ № 0037 от 02.06.1936 г. отдел ВС ТОФ был переформирован в Управление Военно-воздушных сил Тихоокеанского флота). Перед ним встала задача по поиску удобных площадок для аэродромов морской авиации. В пригороде Владивостока для ВВС ТОФ были освоены 8 площадок под аэродромы и среди них:

Владивосток – Вторая Речка (стационарный, в долине Второй Речки),

Сведения о строительстве новых и дооборудования существующих аэродромов в переписке командующего ВВС ТОФ Л.И. Никифорова с командующим и Военным советом ТОФ за 1937 г.

28/X-37 № 002022 Военному Совету ТОФ.
(В извлечении)

В соответствии с директивой Народного Комиссара Обороны за № 440/ от 17.10.37г. о строительстве оперативных аэродромов в 1938 г докладываю:

1. В течение 1938 г. мы должны иметь 80 оперативных морских и сухопутных аэродромов из них 20 достроить и 60 построить вновь.

Для достройки предлагаю следующие аэродромы:

1. СУХОПУТНЫЕ:

д) Вторая Речка.

КОМ. ВВС ТОФ – КОМДИВ НИКИФОРОВ

(РГАВМФ, ф. Р-1379, оп.1,д.19)

КОМ ТОФ 1 Отделу 30 октября № 0011 385
(В извлечении)
НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ИНЖЕНЕРНЫХ ВОЙСК ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА – ВОНИНЖЕНЕРУ 1-го РАНГА – тов. ЕМЕЛЬЯНОВУ
КОПИЯ, КОМ. ВВС ТОФ – КОМДИВУ Тов. НИКИФОРОВУ

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Список оперативных аэродромов, подлежащих дооборудованию в 1938 году средствами ОИВ

Наименование аэродрома	Место расположения	Существующие размеры	Что должно быть построено
Вторая Речка	8 км С. Владивосток 43°10′00″, 131°55´08″	700х500	Подъездные пути, лётное поле (расширение и исправление), водоснабжение и связь.

КОМ ТОФ ФЛАГМАН 1-го РАНГА – (гр. КИРЕЕВ)
ЧЛЕН ВС ТОФ ДИВИЗИОННЫЙ КОМИССАР (ВОЛКОВ.)

(РГАВМФ, ф. Р-1379, оп.1,д.19)

«СОВ.СЕКРЕТНО»
«ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ»
Экз №….

СВЕДЕНИЯ
ОБ ОПЕРАТИВНЫХ АЭРОДРОМАХ ВВС ТОФ
По состоянию на 20.12.37 г.

Наименование аэродрома	Вторая Речка
Размеры лётного поля	400х600
Для какой авиации пригоден	для И-15 и У-2. Ёмкость до 1-2 н/о
Подъездные пути	жд в 3-х километрах

Аэродромные сооружения:
1.Бензохранилище на 30 тонн
2. Водомаслогрейка
3. Служебное помещение

Примечание: на аэродроме н.з. горючего и смазочного нет.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС ТОФ – МАЙОР – (КВАДЭ)

(РГАВМФ, ф. Р-1379, оп. 1, д.19)

В 1940 гг. развитие военного аэродрома продолжалось быстрыми темпами. ВВС ТОФ начал использовать аэродром Вторая Речка для размещения частей истребительной авиации, осуществлявшей противовоздушную оборону главной базы ТОФ Владивосток. Для этого удлинили, укрепили лётное поле и стали его обустраивать (Приложение № 1).

В соответствии с планами организационно-мобилизационных мероприятий Тихоокеанского флота, утвержденных приказом командующего № 06 от 3 января 1941 г. и № 016 от 8 января 1941 г., на аэродромах и объектах ВВС Инженерным отделом ТОФ и подрядными организациями в 1941 г. был выполнен ряд мероприятий, позволивших развернуть соединения авиации по штатам военного времени. В апреле 1942 г. Государственный Комитет Обороны утвердил строительство для ВВС ТОФ ряд новых оперативных аэродромов. Кроме новых аэродромов в перечень были включены и аэродромы, строительство которых было спланировано, но не завершено в 1941 г. Среди них был и аэродром Вторая Речка. (РГАСПИ. Ф. 644 оп. 1, д. 31. л. 59–59об, 60).

Там, где сейчас стадион «Восход» (кольцо Багратиона), на противоположном конце взлётно-посадочной полосы, были построены деревянные домики для лётно-подъёмного и технического состава, столовая и клуб. Здесь же размещались палатки личного состава на летний период подготовки. Напротив, в районе дома № 65 по улице Русской на кольце Багратиона - казармы. Постоянный аэродром Вторая Речка представлял из себя лётное поле, состоявшее из двух взлётно-посадочных полос длиной 1150 и 1420 метров, и имел форму перевёрнутой буквы «Т». Вдоль полос располагались стоянки самолётов. Заход на посадку осуществлялся, как со стороны современной улицы Бородинской, так и со стороны железнодорожной станции Вторая Речка или кольца Багратиона. Почти в центре взлётно-посадочной полосы, стояло одноэтажное здание Штаба звена управления ВВС ТОФ, оно сохранилось до настоящего времени по адресу: улица Русская, 72в. по соседству с торговым центром.



Кольцо Багратиона. Слева цеха завода «Изумруд», справа завода «Дальприбор».
Между ними бывшие деревянные домики лётно-подъёмного и технического состава, столовая и клуб.
Здесь же размещались палатки личного состава на летний период подготовки на аэродроме Вторая Речка.

Вот что вспоминает бывший житель Второй Речки:

«Родился в 1950 г. При сознательном возрасте, при мне самолеты уже не летали, но стояли у сопок рядом с, вероятно, вырытыми в них ангарами или складами. Болтался на ветру и полосатый чулок, показывавший направление ветра. Вдоль поля был земляной вал высотой метра три, отделявший его от речки. Рядом с аэродромом располагался автомобильный батальон. Автобат - было одним из первых произнесенных слов местной малышнёй. В длинном трехэтажном доме жили семьи военных. Чуть выше строился такой же дом. Они стоят до сих пор. В доме не было воды, таскали из колонки, удобства во дворе, как и баня. Молодые матери сушили во дворе на веревках белье и таскали с рынка в сумках гигантских крабов, свешивающих до земли длинные ноги. Рядом «шанхай» из дровяных сараев, по крышам которых мы бегали, порой, проваливаясь сквозь них. Но основным местом игр был двор автобата. На плацу по утрам солдаты с голым «торцем» делали зарядку, 5-7-летние пацаны, на виду у испуганных новобранцев, сигали через «козла» или «коня» в песчаную яму, лазили по канату, зимой на снегурках учились кататься на залитой баскетбольной площадке или прямо по замерзшей речке. Но любимым занятием было кино, которое, как темнело, крутили на улице из маленькой будки. Мы залезали на забор, ограждающий летний «кинотеатр» и смотрели, пока не надоедали непонятные трофейные кинострасти и не хотелось спать. Молодые 30, 40-летние офицеры по воскресеньям азартно играли в волейбол, а в праздники, на торжественном построении, сверкали на солнце начищенными пастой ГОИ золотыми пуговицами, кортиками и медалями за Германию и Японию. В пригородных санаториях с

гипсовыми красотками местные жители покупали горьковатое пиво и закусывали чилимами (креветками), которые в бумажных кульках продавали у залива, или мелкой сушеной корюшкой. В воде по пояс ходили мужики и бреднями ловили чилимов. На воду изредка приводнялись гидросамолеты, а в лесах можно было найти их колеса. Если отломать кусочек магниевого сплава и долго поджигать, он вспыхивал ярким пламенем».

Штаб Управления ВВС ТОФ

На территории посёлка Рыбак (остановка «Постышева», в глубине между улицами Иртышская и Ишимская), построили здание Управления ВВС ТОФ. За ним было огромное капустное поле (в сторону стадиона «Строитель»). Далее (район улицы Вострецова на Моргородке) располагались бараки Владивостокского пересыльного пункта («транзитки»), в которой заключенные ожидали рейсов в порт Нагаево (Магадан), пересаживаясь с поезда на пароход.



Здание штаба Владивостокской крепости

В начале улицы Алеутской, там, где было трамвайное кольцо (ранее оно находилось практически на привокзальной площади), находились казармы железнодорожного батальона. Рядом с ними в 1894 году было возведено здание штаба Владивостокской крепости (ул. Алеутская дом № 1).



Владивостокский прижелезнодорожный почтамт

В этом здании в 1932-1956 гг. находились Управление, штаб, политотдел ВВС ТОФ. В 1965 году здание было снесено. Теперь на его месте стоит построенный в 1970-1973 годах Владивостокский прижелезнодорожный почтамт (улица Верхнепортовая, дом № 2) с отделением связи 690090 и междугородным телефонным пунктом.

Весной 6 марта 1952 г. штаб ВВС 5-го ВМФ был передислоцирован из центра Владивостока на Вторую Речку, где располагался аэродром и был оборудован защищённый КП «Колокол», размещённый в бывшем тоннельном пороховом погребе №10 Владивостокской крепости.



Фото штаба ВВС ТОФ 50-х годов, сделанное с лётного поля аэродрома.
На переднем плане перед штабом бензоколонка, рядом грузовик.

Решением Исполкома Владивостокского Горсовета Депутатов Трудящих № 357 от 5 августа 1952 года за в/ч 34325 (инженерно-аэродромный отдел ВВС 5-го ВМФ) закреплён земельный участок по улице Великорусской № 21 для строительства 4-х этажного административного здания согласно прилагаемой схемы. (Приложения № 2 и №3) рядом со школой № 7 (сейчас «Детская школа искусств № 6 г. Владивостока»). Горсовет обязал в/ч 34325 начать строительство в 1952 г и закончить в 1952 г., а также перенести за свой счёт и своими средствами имеющийся на участке бензоколонку на другой участок. Никто её переносить, конечно, не стал, перенесли забор.

Здание увенчивалось маленькой башенкой КДП на крыше, которая предназначалась для управления полетами авиации. В дальнейшем земельный участок и здания на нём перешли к Управлению Морской авиации Тихоокеанского флота, которое занимает это здание и по сей день (только башенка КДП не сохранилась – её снесли в 2004 г. за ненадобностью).

В соответствии с директивой ГШ ВМС № ОМУ /1/55322сс войсковая часть 34325 с 1.01.1954 г. расформирована. Управление ВВС и ПВО ТОФ является правопреемником в/ч 34325. На основании Распоряжения Совета Министров СССР № 1885-рс от 12.03.1955г. земельный участок 3473 (военный городок № 43), был предоставлен ФГКУ «1976 ОМИС» под размещение воинской части. На указанном земельном участке расположено здание Управления ВВС и ПВО ТОФ и здание КПП, являющихся федеральной собственностью и принадлежащие на праве оперативного управления ФГКУ «1976 ОМИС» на основании Распоряжения Комитета по управлению государственным

имуществом Приморского края № 614-р от 18.07.2000 г. Какие ещё могут быть вопросы о принадлежности участка? Но всё что может быть продано – продаётся.



Слева здание с башенкой – штаб Управления ВВС ТОФ. Фото 1960х гг.

Было несколько попыток перевода Управления МА ТОФ в штаб флота, а здание продать или сдать в аренду, но что-то у ФГКУ «1976 ОМИС» не сложилось. Тут им подвернулись армян из соседнего кафе и, после нескольких судебных экспертиз и разбирательств, ему удалось «откусить» часть территории Министерства обороны.

Ну и ну! Чудны дела, твои Господи!

В здании долгое время имелась столовая для военнослужащих управления ВВС ТОФ, но вот пришёл «Урфин Джюс и его деревянные солдаты»… В ней пекли пирожки на продажу. Ларёк столовой находился со стороны проспекта 100-летия Владивостоку. Как вспоминают жительницы Второй Речки: «Мы часто бегали к штабу покупать пирожки с рыбой. В этом же ларьке в 1964-1966 годах продавали очень вкусные жареные пирожки с яблочным повидлом. Они были чуть больше по размеру, чем обычные, и стоили 7 копеек, когда по всему городу пирожки были по 5 копеек и, преимущественно, с китовым мясом (владивостокцы называли их «тошнотиками», но горячие они были очень хороши)».

Штаб тыла ВВС ТОФ разместился на улице Гамарника, рядом с домом № 18.



Штаб Управления ВВС ТОФ. Фото 2002 г.

Аэродром Вторая Речка база авиационных частей

14 отдельный авиационный отряд управления ВВС ТОФ. В 1938-1945 гг. на аэродроме базировался отдельный авиаотряд Управления ВВС флота. С 15 марта 1938 г. на основании циркуляра заместителя НГШ РККА № 4//1/47671 от 03.04.1937 г. было сформировано 14-е отдельное санитарное авиационное звено (в/ч 8106) с дислокацией на аэродроме Центральная Угловая, с последующей передислокацией на аэродром Вторая Речка.

На 1 октября 1938 г. в составе 14-го оасаназ имелось: самолетов – 1х Р-5, 2хУ-2; экипажей – 2, личного состава всего (штат/список) - 15/10 чел., в т.ч. летного - 4/3 чел (самолеты Р-5 в последующем были переданы в другие летные части ВВС ТОФ). Местом его дислокации был аэродром Вторая Речка, штаб звена управления ВВС ТОФ находился в центре ВПП, рядом была стоянка самолётов. За штабом, ближе к сопке находился ангар, склад, жилые и хозяйственные постройки.

28.04.1943 г. на основании циркуляра НГМШ ВМФ № 0240 от 23.03.1943 г. 14-е осаназ было расформировано, на его основе был сформирован 14-й отдельный авиационный отряд (в/ч 26805) Управления ВВС ТОФ. В состав последнего также вошло авиационное звено связи Управления ВВС ТОФ. По состоянию на 1 января 1944 г. в составе отряда имелось 1х И-16, 1х УТ-2, 5х УТ-1, 2х У-2 и 2х С-2, а также 9 летчиков, из которых 5 летали ночью. С этого времени функции отряда значительно расширились. Теперь в круг его задач входила не только эвакуация раненых, но и обеспечение связи между частями, доставка приказов и донесений, перевозка руководящего состава и поддержание у летчиков Управления ВВС ТОФ навыков в технике пилотирования.



В центре штаб звена управления ВВС ТОФ. Рядом стоянка самолётов с самолётом По-2.
За штабом пересечение взлётно-посадочных полос. Просёлочная дорога – будущее продолжение улицы Русской. Справа, куда ведёт просёлочная дорога, штаб Управления ВВС ТОФ.
Фото представлено Раковым В.М.

30 августа 1941 г. на основании приказа НК ВМФ № 0722 от 07.08. 1941 г. было сформировано отдельное авиационное звено связи Управления ВВС ТОФ. На вооружении имелись самолёты У-2, УТ-1, УТ-2. В этом же году звено было переименовано в 14-е отдельное санитарное авиационное звено. 30 апреля 1943 г. на основании циркуляра НГМШ ВМФ № 0240 от 23.03.1943 г. звено было расформировано, его личный состав и авиатехника были обращены на комплектование 14-й отдельного авиационного отряда Управления ВВС ТОФ.

На вооружении 14-го отдельного авиационного отряда Управления ВВС ТОФ были самолёты Ли-2, ПС-84 и В-25В «Митчел» № 40-2242, который поступил в отряд в 1944 г. Самолёт знаменит тем, что 18 апреля 1942 г. во время рейда подполковника Дж. Дулиттла с борта авианосца «Хорнет» на Японию, он, пилотируемый капитаном Эдвардом Йорком,

один из немногих уцелевших самолетов долетел до побережья Приморья и был посажен советскими истребителями на аэродром Унаши.

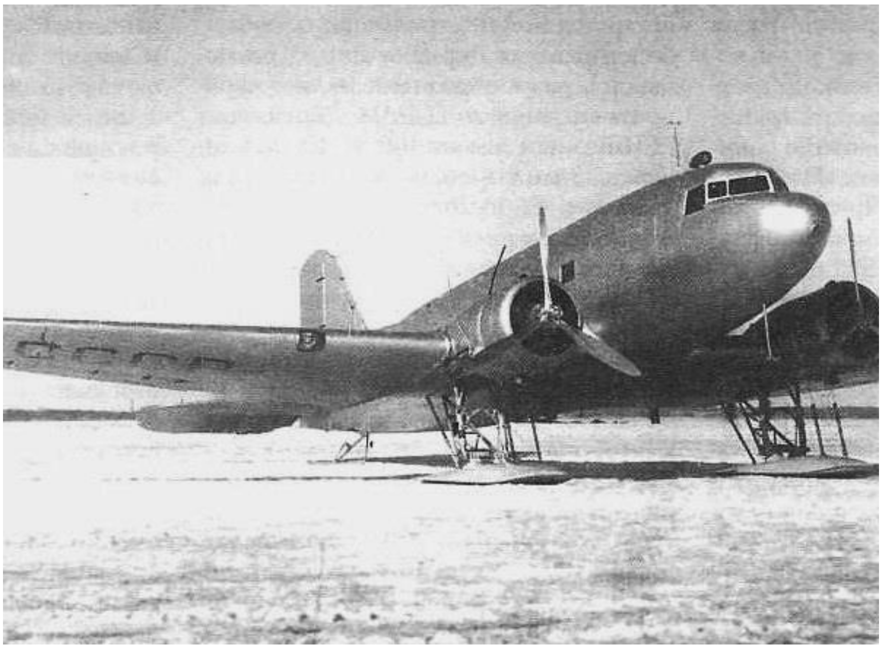

Самолёт В-25В «Митчел» на Унашах 18 апреля 1942 г.

Экипаж был интернирован и в последующем через Иран вернулся в США, а самолёт поступил в 39-й иап. Приказом командующего ВВС ТОФ от 31.05.1944 г. №0237 к полетам на самолете В-25В «Митчелл» был допущен начальник летной инспекции майор В.Я. Медведев. Затем самолёт передали в 52-й мтап, а в 1944 г. в 14 отдельный авиаотряд управления ВВС ТОФ, где и находился до окончания войны. Последний полет этого самолета выполнялся осенью 1949 г. на аэродроме Романовка. Там, после полной выработки ресурса, он был разобран на металл.



Самолёт Ли-2

С 21.07.1945 г. на основании циркуляра НГМШ № 0780 от 21.07.1945 г. 14-й ОАО управления ВВС ТОФ был переформирован в 34-ю отдельную смешанную авиационную эскадрилью. В составе эскадрильи имелось транспортное авиационное звено, вооруженное самолетами Ли-2, ПС-84 и В-25В «Митчелл» на аэродроме Романовка, санитарное звено на аэродроме Шамора и отряд связи Управления ВВС ТОФ вооруженный самолетами По-2, УТ-1 и УТ-2, который базировался на Второй Речке во Владивостоке.



Самолёт ПС-84. С сентября 1942 г. самолеты ПС-84 получили наименование Ли-2, но в документах того времени иногда присутствуют оба этих наименования, возможно в виду того, что ранее выпущенные самолеты уже не переименовывались

Во время моей службы в Управлении ВВС ТОФ я нередко встречал пожилого, лет под 80, старшего прапорщика. Он ходил по первому этажу штаба шаркающей походкой и явно не вписывался по возрасту в окружающих его военных. Как-то мы с ним разговорились. Он оказался ветераном войны, начал службу молодым матросиком, служил в отделении спецсвязи ВВС ТОФ и доставлял почту по всем авиационным гарнизонам верхом на лошади, на автомобилях, сопровождал секретную почту при перелётах на По-2 в открытой кабине зимой и летом в шинелёшке.



Самолёт У-2. Аэродром Вторая Речка. 1936 г.

Замерзал так, что самостоятельно не мог вылезти из кабины самолёта. Лётчики авиаотряда связи вышли на командующего ВВС ТОФ генерал-лейтенанта Евге́ния Никола́евича Преображенского. Тот распорядился выдать ему зимнее лётное обмундирование. «Жить стало легче, жить стало веселее».



Такие маски лётчики шили из меховых перчаток, спасая лицо от обморожения

После увольнения из рядов Вооружённых Сил, он остался работать в том же отделении спецсвязи. Ходить в гражданской одежде ему было непривычно, а военная поистёрлась. Как-то он столкнулся в коридоре с командующим ВВС ТОФ генерал-майором Валерием Иосифовичем Бумагиным. Тот заметил его изрядно поношенную форму, поинтересовался, вошёл в положение и распорядился о постановке его на материально-техническое довольствие. Прослужил и проработал в отделении спецсвязи наш легендарный фельдъегерь старший прапорщик Панов Пётр Георгиевич более 50-ти лет. Помнил всех командующих ВВС ТОФ по званиям, именам, отчествам и фамилиям, и вообще был как ходячая энциклопедия. Его знали все офицеры и гражданский персонал Управления ВВС ТОФ. Сам он был исключительно скромным человеком. Пётр Георгиевич ушёл из жизни в 2001 году. Светлая ему память.

<u>6 истребительный авиационный полк (22 гвардейский иап).</u> На аэродроме Вторая Речка базировались подразделения 6 истребительного авиационного полка. С 10 декабря 1938 г. на аэродроме формируется 5-я аэ для обучения молодых лётчиков. Особо тревожное время для аэродрома Вторая Речка наступило в 1945 году во время войны с милитаристской Японией. С начала июля 1945 года 2-я и 3-я авиаэскадрильи на истребителях Ла-7 6-го иап 7-й иад ВВС ТОФ перебазируются с аэродрома Центральная Угловая на аэродром Вторая Речка для несения постоянного боевого дежурства по прикрытию Главной военно-морской базы ТОФ (циркуляр НШ ТОФ № 0198 от 10.09.1945г.).

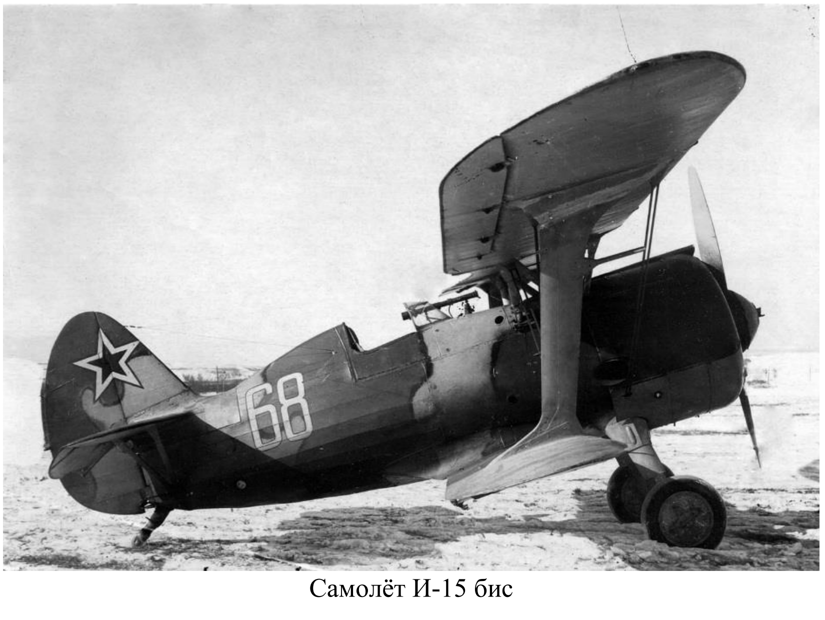
Новейшие скоростные истребители Ла-7 начали усиленную подготовку к боевым действиям. На рассвете 9 августа поочерёдно машины уходили на взлёт. Собравшись над Амурским заливом, истребители 6-го авиаполка звеньями взяли курс в заранее выделенные квадраты для противовоздушной обороны города на случай прорыва противника к Владивостоку.



Самолёт Ла-7

Руководство боевой работой полка осуществлялось из укрытого двухэтажного подземного командного пункта на Тигровой сопке в центре Владивостока, где с 1 августа 1942 г. по 25 мая 1943 г. находились управление, штаб и политотдел 7 истребительной авиационной бригады (в дальнейшем 7 истребительной авиационной дивизии). После окончания боевых действий, 4 сентября 1945 г., эскадрильи вернулись к месту постоянной дислокации на аэродром Центральная Угловая (циркуляр НШ ТОФ № 0203 от 22.09.1945г.).

<u>12-й истребительный авиационный полк.</u> На аэродромах Южная Угловая и Вторая Речка 8 марта 1942 г. на основании приказа НК ВМФ № 0042 и приказа командующего ТОФ № 0033 от 19.03.1942 г., на базе 4-й и 5-й аэ 6-го истребительного авиационного полка, в составе 7-й истребительной авиационной бригады ВВС ТОФ, был сформирован 12-й иап (затем 53, 578 иап), вооружённый самолётами И-15бис и И-16. К августу 1945 г. полк был перевооружен. В его боевом составе числилось 42х Як-9у на аэродроме Южная Угловая и 24х Як-7б на аэродроме Седанка.



Самолёт И-15 бис

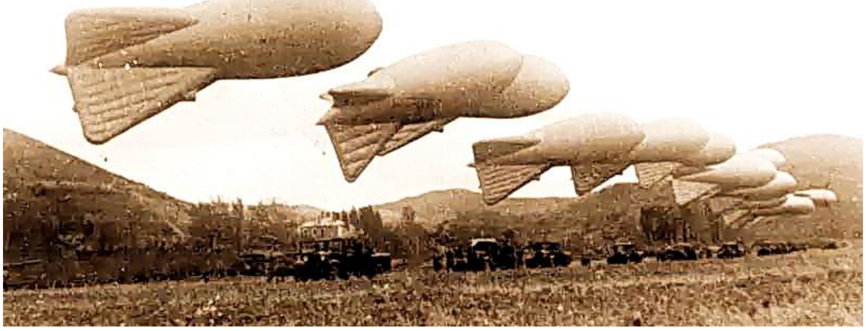
С началом войны с Японией подразделения полка выполнили рассредоточение по оперативным аэродромам: 09.08.1945 г. 1-я и 2-я АЭ были передислоцированы с аэродрома Южная Угловая на аэродром Седанка.



Самолёт И-16

За время боевых действий полк нес боевое дежурство в системе ПВО, прикрывая с воздуха объекты флота и аэродромы со стороны Уссурийского залива. Боевых столкновений с самолетами противника в воздухе и потерь в своих самолетах и летчиков в полку не было.

Учения ЦАГИ с МАЗ. В период с 1 по 26 октября 1943 г. на Тихоокеанском флоте были проведены учения с разработанными ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского малообъемными аэростатами заграждения (МАЗ). Эти учения проводились и на аэродроме Вторая Речка. В рамках учений были разработаны схемы прикрытия аэродрома Вторая Речка аэростатами и отработано их практическое использование.



Подготовка к установке МАЗ на аэродроме Вторая Речка

Рассматривались два варианта прикрытия аэродрома: установка МАЗ непосредственно над стоянками самолётов и по периметру лётного поля (Приложения №4 и № 5). По итогам учения были сделаны следующие основные выводы: МАЗ могли быть использованы в системе ПВО флота для создания препятствий против самолетов на малых

высотах полёта в целях прикрытия кораблей флота на стоянках в бухтах, на рейдах, на переходе в море; авиации на аэродромах; отдельных береговых объектов.



Эксплуатация же МАЗ не представляла трудности, как на берегу, так и на кораблях. Было внесено предложение: принять аэростаты малого объема на вооружение флота. Все итоги были описаны в «Отчёте по опытным учениям с МАЗ на Тихоокеанском флоте в октябре 1943 г.».

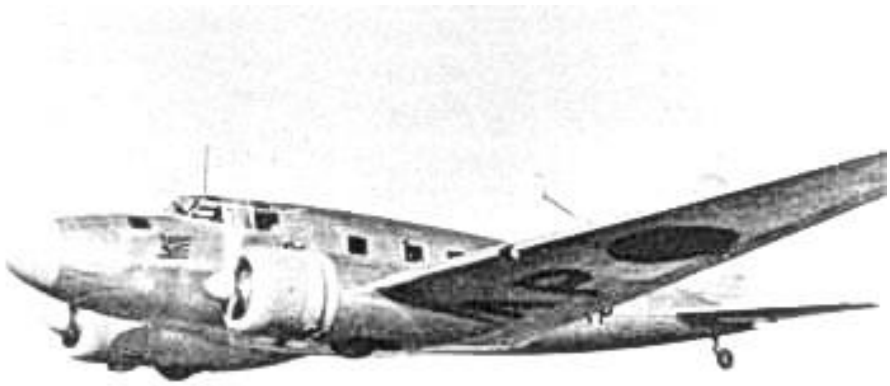
123 отдельный полк связи и РТО. 3-й Узел связи и радиотехнического обеспечения ВВС ТОФ (затем 1695 отдельный полк связи и ЗСО) с 1944 г. располагался в районе нынешнего кольца Багратиона. С 1951 г. он переформирован в 123 отдельный полк связи и РТО. Место базирования полка связи определён Форт № 6 крепости Владивосток, сопка Седанка, высота 302.

593 отдельный транспортный авиационный полк. 20 июня 1945 г. 3-й авиаотряд 122-й отдельной транспортной авиаэскадрильи перебазировался с аэродрома Батюково Соколовского района Приморского края на аэродром Вторая Речка (приказ командующего ТОФ № 0360 от 10.07.1945 г.). На вооружении отряда состояли самолёты Ли-2. Затем последовал ряд переформирований 122 отаэ – 561 отап – 259 отаэ – 593 отап.



Самолёт Ил-12

Третья авиаэскадрилья последнего в 1949-1958 гг. дислоцировалась на аэродроме Вторая Речка. На вооружении её находились самолёты Ли-2, Ил-12, Ил-14, некоторое количество японских транспортных самолётов Ki-57, которые активно использовались до начала 50-х годов.



Самолёт Mitsubishi Ki-57

В соответствии с директивой ГШ ВМФ № ОМУ/4/13171 от 19.09.1960г., 22 октября 1960 г. 593 отап был передислоцирован на аэродром Николаевка.

235-е отдельное авиационное звено Лётной инспекции. Фактически сразу с момента формирования Управления ВВС МСДВ (ТОФ) в его составе была введена должность флагманского летчика, а позднее сформирована летная инспекция ВВС ТОФ. На должностных лиц инспекции возлагались проверки руководящего состава Управления ВВС ТОФ и летных частей по технике пилотирования, а также работа по обеспечению безопасности полетов. С 30.07.1955 г. на аэродроме Центральная Угловая в соответствии с директивой ГШ ВМС № ОМУ/4/53115 от 18.05.1955 г. было сформировано 235-е отдельное авиационное звено летной инспекции. На вооружении звена имелись связные и учебно-тренировочные самолеты типа Як-11 и Як-18. С мая 1958 г. местом постоянной дислокации звена был определен аэродром Вторая Речка (циркуляр НШ ТОФ №048 от 14.05.1958г.). Стоянки самолётов Лётной инспекции находились в самом начале аэродрома – в ста метрах от сегодняшнего кольца Багратиона.



Самолёт Як-11

С 30.10.1958 г. на основании директивы ГШ ВМФ № ОМУ/4/27308 от 30.08.1958 г. 235-е ОАЗ ЛИ ВВС ТОФ и сама летная инспекция были расформированы.



Самолёт Як-18 на лыжах

Задачи контроля техники пилотирования были возложены на летчиков-инспекторов отдела боевой подготовки Управления ВВС флота, а контроль состояния безопасности полетов – на сформированную в 1965 г. службу безопасности полетов Авиации ТОФ.

Артсклады. Для обеспечения боепитания авиачастей ВВС ТОФ в непосредственной близости от ключевых аэродромов (Николаевка, Кневичи, Ново-Нежино, Вторая Речка) к постройке планировались заглублённые подземные хранилища – «Артсклады»: 582, 580, 581 и 56. (РГАВМФ, ф. Р-1379, оп.1, д.19)

Все хранилища построить не удалось, но в 1942 г. в склоне двух сопок, прилегающих к северной границе аэродрома Вторая Речка, были проведены скальные работы для устройства заглублённых тоннельных складов-хранилищ скального типа, которые предназначались для хранения истребителей типа ЛаГГ с отстыкованными крыльями.



На фото в центре за малообъёмными аэростатами воздушного заграждения (МАЗ) виден правый вход в тоннель в процессе строительства.

«Исх. № 01581 Секретно Экз. № 2. 11/V – 43

Заместителю ком войсками ДВФ генерал-лейтенанту т. Молеву.

Строительством № 60 инженерного отдела (ИО) ТОФ в районе аэродрома на Второй Речке производятся работы по устройству тоннельного укрытия для самолётов. Один из входов укрытия расположен на территории складов (частично занятых вещевым имуществом), принадлежащих Владивостокскому Пехотному Училищу.

Прошу Вашего указания начальнику училища подполковнику тов. Ворошилову о допуске на эту территорию бойцов 62 оссб для производства работ по проходке тоннеля. Складские территории нами при этом не трогаются.

Начальник инженерного отдела ТОФ инженер-полковник (Квочкин).

(РГАВМФ, ф. 2508, оп. 1, д.443, л. 45)

«ПОДЗЕМНЫЙ СКЛАД МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ 2-Я РЕЧКА (11/11/2)

Приняты к строительству два подземных хранилища с естественной защитной толщей от поражения ФАБ-250 и с защитой от взрывной волны ФАБ-100 при взрыве перед входом. Тоннельная отделка принята бетонной, вместо оклеечной гидроизоляции принято инъектирование цементного раствора за обделку и торкретирование внутренней поверхности тоннеля. Хранилища предназначены для хранения самолётов типа ЛаГГ в полусобранном состоянии (без крыльев). Размеры тоннеля приняты 4,5 на 3,75 метра в сечении и длиной хранилища №1 - 154 п/м, хранилище № 2 – 141 п/м. Хранилище оборудуется отоплением, вентиляцией, электроосвещением. Для отопления принята вынесенная котельная». (РГАВМФ, ф. 2508, оп. 1, д.373, л. 57)

В том же году поступили директивы по переустройству этих тоннелей в торпедные хранилища для Материально-технического отдела ТОФ. К 1943 г. тоннели были полностью переоборудованы.

Одно из этих сооружений, которое располагалось в склоне сопки напротив здания штаба звена управления ВВС ТОФ (ул. Русская, 72в), в дальнейшем использовалось как овощехранилище ТОФ.

«Утверждаю»
Нач-к ИО ТОФ инж-полк. Квочкин
16.02.43 г. (росп.)

АКТ № 431

Технической приёмки подземных складов торпед 11/60/1 от 60 строительства ИО ТОФ для МТО ТОФ гор. Владивосток Вторая Речка.

Предс.	Подобедов
Зам. предс.	кап-лейт. Шевченко
Ком-р в/ч	инж-майор Ланцман
Гл. инженер стр-ва 60	инж-майор Тарановский
Инженер ИО ТОФ прикр. к стороительству:	т. Иоффе техник-лейтенант Шевченко
Пориздводитель работ 11/60/1	инженер-капитан Бланк
От КЭО ТОФ	инж. Гавлин

Объём, площадь 5940 куб.м, 1198 кв. м.

Начато 15 января 1942 г, окончено 1 дек. 1942 г.

Смет. стоим. 430.843 р.

Каменные работы – стены котельной шлако-бетонные, фундаменты бутовые.

ЖБ работы – ЖБ стеллажи консоли, к-во отличное.

Водопровод есть (акт 12.XI.42)

Эл. оборудование: Подъёмные устройства удовл. (акт 2.1.1943 г.)

Наружные теплопроводы в дерев. каналах – хорошо.

Подъездные пути (узкоколейка) с перегружателем – удовл.

Утеплённая кровля деревянная. Конструкции с засыпкой шлаком, снизу штукатуркой, крыта шифером – удовл.

Полы – бетонные по грунту как в складах, так и в котельной. Столяр. изделия – окна и двери в котельной. Штукатурные работы – в складах цементная, в котельной сложная. Противогрибковые мероприятия – май 42, июнь 42, июль 42.

Котельная опробована – акт приёмки 27 янв.

Подписи, 27 января 1943 г.

(РГАВМФ, ф. 2508, оп. 1,д.395,л. 151-154)

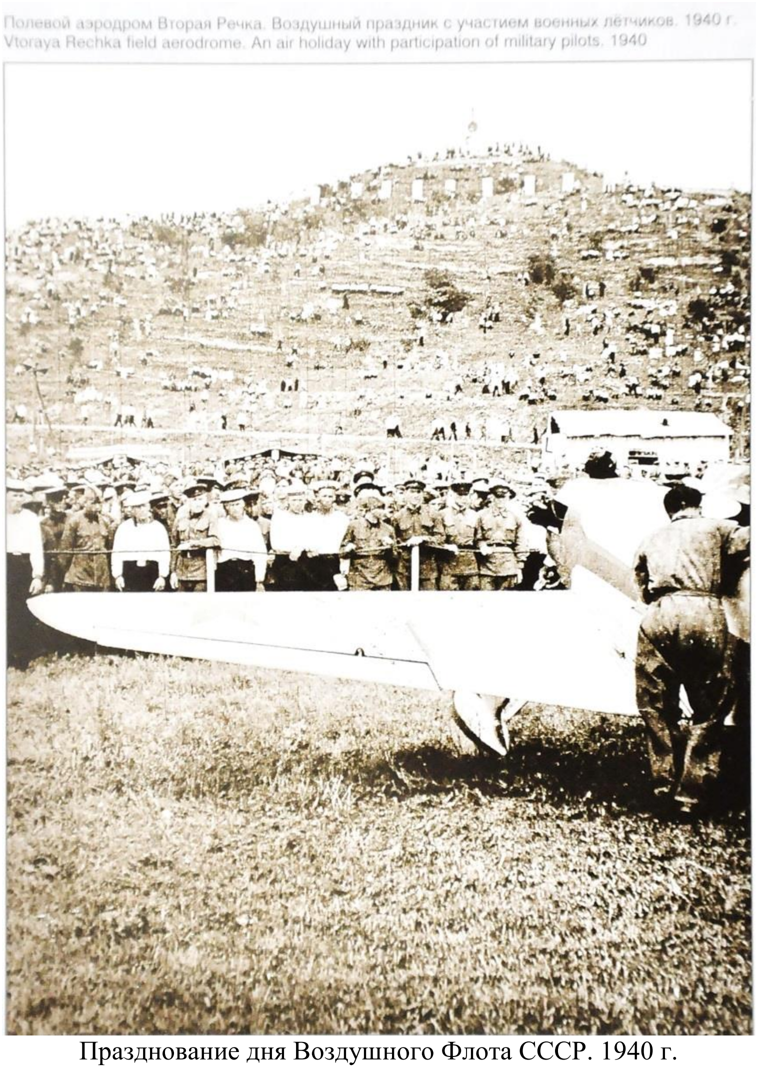
«СОВ.СЕКРЕТНО»
«ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ»
Экз №….

СВЕДЕНИЯ
ОБ ПОСТОЯННЫХ АЭРОДРОМАХ ВВС ТОФ
По состоянию на 20.12.37 г.

Наименование аэродрома – 56 арт. склад. Вторая Речка
Размеры лётного поля – нет
Аэродромные сооружения – нет
Н.З.:
Горючего – нет
Масла – нет
Боеприпасов: ФАБ-500 – 7 шт, ФАБ-250 – 207 шт, ФАБ-100 – 1274 шт, ФАБ-50 – 218 шт, АО-10 – 44 шт, АО-8 – 314 шт, АОХ-10 – 64 шт, САБ-5 – 302 шт.
Патроны: ШКАС – 20822300 шт, ПВ-1 – 6210067 шт.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС ТОФ – МАЙОР – (КВАДЭ)

В этом хранилище (ул. Русская, 55а) в настоящее время пребывают различные коммерческие структуры, а внешние входные порталы скрыты пристройками.



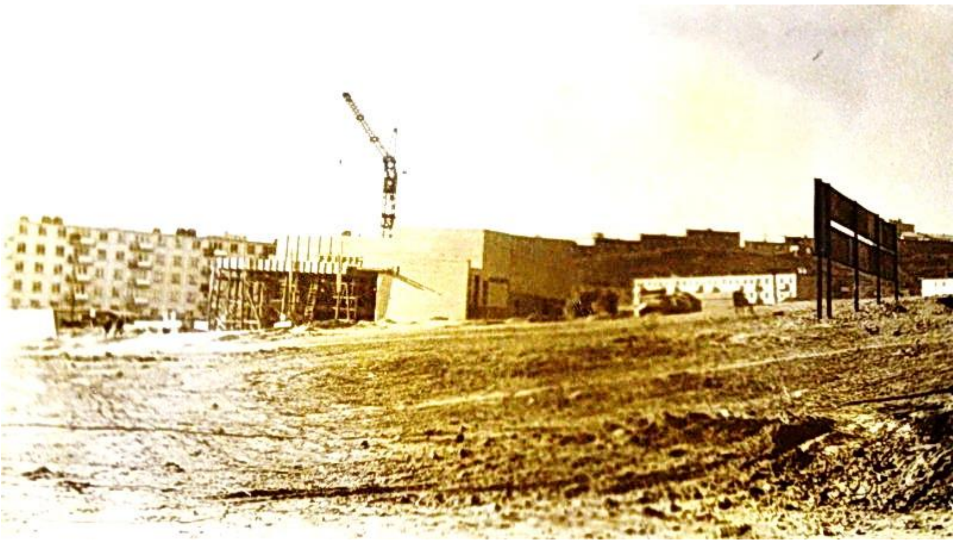
Празднование дня Воздушного Флота СССР. 1940 г.

В тридцатых-пятидесятых годах аэродром на Второй Речке был достаточно популярен у горожан. На нём устраивались воздушные праздники, собиравшие тысячи

жителей. Последний из них состоялся 3 июля 1955 г. по случаю Дня воздушного флота СССР. В зиму 1956-57 г. самолёты ВВС ТОФ были перебазированы на другие аэродромы, но ещё в течение нескольких лет на опустевшее лётное поле эпизодически садились санитарные и связные самолёты. В начале шестидесятых на его территории развернулось строительство жилого микрорайона.



Улица Русская. Справа в глубине виден штаб ВВС ТОФ. Ближе следуют четыре пятиэтажных дома №№ 33, 35, 37, 39. На изломе Русская улица пересекается с улицей Кутузова. За перекрёстком дом № 68/1, напротив него – подготовлена площадка под строительство кинотеатра «Нептун» (в 80-х «Бородино»)



Строительство кинотеатра «Нептун» (в 80-х «Бородино»).
Левее дом № 39 по улице Русской.

В настоящее время на месте аэродрома возвышаются дома улиц Русской, Бородинской, Кутузова, Багратиона и Давыдова.

Гражданская авиация на Второй Речке

История Гражданского воздушного флота тесно переплетается с аэродромом Вторая Речка ВВС ТОФ.

На различных совещаниях и заседаниях неоднократно подчёркивалось, что благодаря авиации появилась реальная возможность связать удалённые населённые пункты, прииски, рыбалки и стойбища с административными центрами и узловыми железнодорожными станциями края. Руководству Дальневосточного управления (ДВУ) Аэрофлота предписывалось в 1932-1934 гг. сформировать в каждой области авиазвенья специального применения для обеспечения потребностей местных органов власти.

Дальневосточным управлением ГВФ во Владивостоке 7 марта 1932 г. создаётся организация под названием «Приморский аэропорт». Практически до 1938 г. в состав «Приморского аэропорта» входили все подразделения ДВУ ГВФ, расположенные в пределах Приморской области.

В разрабатываемой для ДВ региона схеме воздушного движения Владивостоку отводилась роль базового узла сухопутных и гидроавиалиний. В связи с этим в районе города намечалось открыть два гражданских аэродрома соответствующего назначения.

Аэропорт Озёрные Ключи планировался как аэропорт, предназначенный для приёма и выпуска самолётов по местным и дальнемагистральным линиям, и как запасной.

Вторая Речка (Мыс Фирсова) – как гидроаэропорт и аэродром с постоянным базированием самолётов местных линий и приёма-выпуска дальнемагистральных. Ставка делалась на гидросамолёты, поскольку посадочных площадок в Приморье не было. С созданием посадочных площадок, тип самолётов был выбран сухопутный, а гидросамолёты использовались для рыборазведки и исследования прибрежного шельфа.

Озёрные Ключи.

Весной 1931 года примерно в 45 км от Владивостока, на окраине села Кневичи началось строительство сухопутного аэродрома Озёрные Ключи. Он стал конечным пунктом Транссибирской авиамагистрали. Своё название аэродром получил от станции, расположенной рядом. Рабочим проектом предусматривалось сооружение лётного поля 800х800 м с возможностью последующего расширения до 1000х1000 м. Близость станции предусматривала возможность доставки авиапассажиров и грузов из города на пригородных поездах.

Аэродром Озёрные Ключи:

- лётное поле 800х800;
- стандартное здание II класса;
- водомаслогрейка;
- ангар III класса;
- бензохранилище;
- помещение для военизированной охраны.

Планируется расширение лётного поля 1000х1000 (Приложение № 6)

Большие нарекания вызывала неготовность Владивостокских аэродромов. Особенно серьёзные проблемы возникли на строительстве сухопутного аэродрома Озёрные Ключи – стройки всесоюзного значения из-за плохого состояния лётного поля, так как для его сооружения выбрали весьма неудачное в инженерно-геологическом отношении место.

Между тем в конце ноября 1932 г. прибыл первый рейсовый почтовый самолёт П-5. Первая посадка на недостроенном лётном поле аэродрома Озёрные Ключи оказалась аварийной. Из-за многочисленных неровностей на пробеге самолёт «клюнул» носом и сломал винт.



Лёгкий почтово-пассажирский самолёт П-5 (гражданский вариант самолёта Р-5)

На следующий год после проведения дополнительных изысканий в 2,5 км к юго-западу от старого лётного поля подобрали место для строительства нового аэродрома. Постановлением президиума Артёмовского горсовета № 108 от 20 июня 1933 г. для его строительства в собственность ГВФ был передан земельный участок площадью 245 га. под новый аэродром. Но строительство начали только в апреле 1935 г., а сдали в эксплуатацию в начале 1936 г. В дальнейшем Постановлением № 322 от 11 сентября 1938г. участок расширили до 293 га., а также передали полосу земли шириной 50 м под железнодорожную ветку. По наследству за новым аэродромом осталось старое название Озёрные Ключи.



Первый жилой дом в аэропорту Озерные Ключи. 1935 год.

В связи с постоянно возникающими проблемами при строительстве лётного поля нового аэродрома в Озёрных Ключах, было принято решение о переносе конечного пункта посадки рейсовых самолётов с московской почтой на сухопутный аэродром (АС) Вторая Речка, принадлежащий военным. В конце 1932 г. там был выделен участок для базирования авиазвена «Приморского аэропорта» (ДВУ ГВФ). На нём, по согласованию с

военными, и стали принимать рейсовые борта из Москвы. Управление Гражданского воздушного флота использовало аэродром Вторая Речка на местных авиалиниях до середины 1941 г., а в 1935-1938 гг. отсюда отправлялись рейсы в Хабаровск и Москву. Почтовые самолёты П-5 доставляли корреспонденцию на Озёрные Ключи, там её представители «Приморского аэропорта» (ДВУ ГВФ) перегружали на У-2 и доставляли за 15 минут на аэродром Вторая Речка. **Озёрные Ключи - Вторая Речка - Озёрные Ключи был первый регулярный рейс в Приморье**. Автотранспортом путь туда-обратно из-за плохого состояния автотрассы занимал в лучшем случае целый день. Зимой, при эксплуатации самолётов на лыжах, П-5 иногда садились на лёд в районе Владивостокского гидроаэродрома (Мыс Фирсова).

В 1932 году в системе ДВУ ГВФ началась подготовка к формированию «подразделений специального применения». Была отправлена заявка на партию самолётов У-2 (АП и СП), во Владивосток первые три машины поступили в конце года. Зимой 1932г. на аэродроме Вторая Речка формируется авиазвено – первое лётное подразделение гражданской авиации. Авиазвено вошло в состав «Приморского аэропорта». Командиром звена был назначен опытный лётчик Иван Иванович Ветров. Вначале 1933 г. всё авиационное хозяйство на Второй Речке состояло из трёх самолётов, одного автомобиля и восемнадцати лошадей. В июле с завода передали самолёт амфибию Ш-2, на котором производились полёты над заливом Петра Великого по поиску косяков рыбы.



Самолёт амфибия Ш-2

Во второй половине 1934 г. авиазвено на Второй Речке получило статус «Отдельного приморского (сухопутного) звена спецприменения», имея четыре У-2 и один Ш-2, а в конце января 1935 г. прибыли ещё два У-2С (санитарный вариант). На этих самолётах выполнялись аэропосевные работы, регулярные почтовые и санитарные рейсы, авиационно-химические работы, рыборазведка, обслуживание геологов и лесного хозяйства. С начала 1936 г. для регулярных рейсов открылся аэродром Озёрные Ключи. Начали осваиваться первые трассы на юге Приморской и Уссурийской областей. Тем не менее, расписанием 1939 г. с сухопутного аэродрома Вторая Речка предусматривались регулярные авиарейсы в восемь пунктов южного и восточного Приморья.

В 1938 г. «Приморское звено спецприменения» оперировало самолётами У-2 модификаций АП, СП и С-1. База по-прежнему находилась на посадочной площадке «Приморского аэропорта» на сухопутном аэродроме Вторая Речка. В феврале 1939 г. командованием ВВС ТОФ был поднят вопрос о переводе «Приморского звена спецприменения» в аэропорт Озёрные Ключи. В этот период на аэродроме Вторая Речка гражданским авиаторам принадлежало два жилых дома, здание штаба, несколько самолётных стоянок и склад ГСМ под открытым небом. Смена места базирования

планировалась на 1940 г. Однако по организационным причинам переезд так и не состоялся. В феврале 1939 г. в связи с увеличением самолётно-моторного парка ДВУ ГВФ на сухопутном аэродроме Вторая Речка создаются авиаремонтные мастерские (АРМ). В мастерских производились техническое обслуживание самолётов У-2 и ремонт двигателей М-11.



Санитарный самолёт У-2С

В начале мая 1939 г. из состава «Приморского звена спецприменения» выводят санитарные самолёты и создают «Отдельное приморское санитарное авиазвено» ДВУ ГВФ без смены места базирования и передают из Хабаровской санитарной авиагруппы два У-2 (типа С-1 и С-2). Таким образом, на конец 1939 г. общее количество самолётов в «Отдельном приморском санитарном авиазвене» на Второй Речке составило четыре единицы (Приложение № 7).

20 октября 1938 г. постановлением Президиума Верховного Совета СССР был образован Приморский край, объединивший в своём составе Приморскую, Уссурийскую области и несколько северных районов Хабаровской области.

В июле 1939 г. приказом по ДВУ ГВФ устанавливается нумерация авиазвеньев спецприменения и МВЛ. «Приморскому (транспортному)» на Второй Речке присваивается № 121, «Учебно-тренировочному отряду» в Озёрных Ключах – № 303 (Приложение № 8). В соответствии с приказом № 11 ДУ Аэрофлота от 27 января 1940 г. авиазвенья Приморского (№ 121) и Хабаровского (№ 122) краёв сводились в единый 246 отряд.

К лету 1941 г. в Приморском крае функционировало три базовых сухопутных аэродрома ГВФ (Вторая Речка, Озёрные Ключи, Иман), на которых обеспечивалось повседневное техническое обслуживание эксплуатируемой техники, а на АРМ на Второй Речке – ремонт самолётов, авиадвигателей и приборов (Приложение № 9). Один узловой гидроаэропорт Вторая Речка (Мыс Фирсова), два аэропорта МВЛ и десять аэродромов и посадочных площадок.

На основании приказа ДУ Аэрофлота № 162 от 8 июля 1941 г. 121 звено и «Приморское звено санавиации» 246 отряда перебазируются со Второй Речки в аэропорт Озёрные Ключи. Имущество, запчасти и материалы, необходимые для работы звена перевозятся в аэропорт Озёрные Ключи, остальное передаётся в авиаремонтные мастерские (АРМ) Вторая Речка. Начальник АРМ Коробкин Л.Н. Часть автомашин передаётся на баланс аэропорта Озёрные Ключи, а остальные отправлены в Хабаровск в распоряжение командира 246 отряда. На аэродроме Вторая Речка остаются только авиаремонтные мастерские, которые позже передадут в ведение ВВС ТОФ и просуществуют до конца 50-х годов (Приложение № 10). На базе авиазвеньев и «Учебно-

тренировочного отряда» в аэропорту Озёрные Ключи создаётся 30-й «Транспортный отряд особого назначения ДВУ ГВФ».

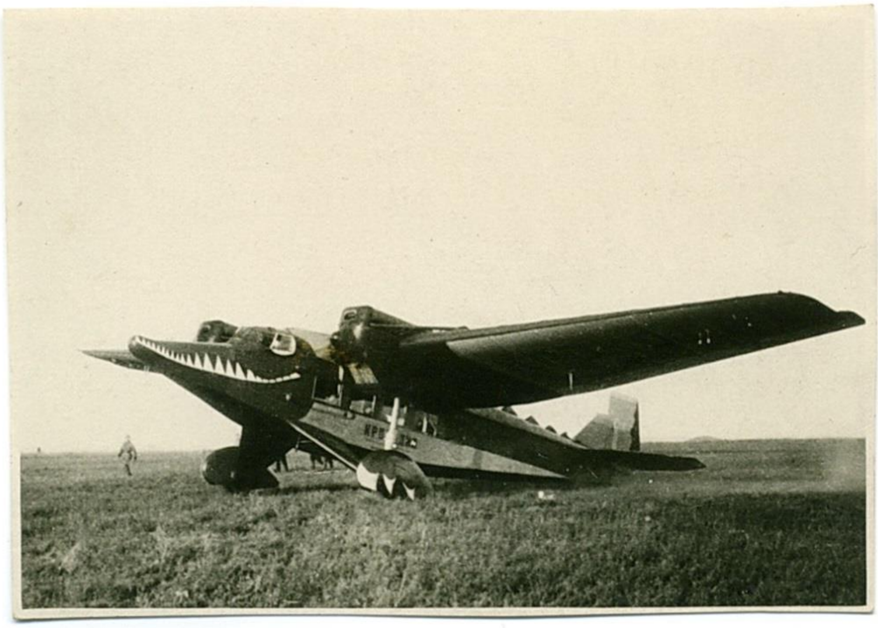
Легкомоторные самолёты По-2 поднимались со Второй Речки и садились на неё в годы суровых испытаний и в мирное время до конца 50-х годов, пока 5 сентября 1957 г. комиссия аэропорта Озёрные Ключи не списала с эксплуатации последние самолёты По-2. Своё название самолёт По-2 , вместо У-2 получил после смерти своего создателя Поликарпова Н.Н. в 1944 году.

Осоавиахим

13 марта 1925 г. «Общество друзей воздушного флота» (ОДВФ) объединилось с оборонным обществом «Доброхим» в «Авиахим», 23 января 1927 г. был образован «Осоавиахим» в результате объединения «Авиахима» и «Общества содействия обороне» (ОСО).

Первый аэроклуб в довоенный период во Владивостоке появился в 1934 году. Самолёты Владивостокского аэроклуба «Осоавиахима» стояли рядом с базой Аэрофлота на аэродроме Вторая Речка.

В июне 1934 аэроклуб получил четыре первых У-2. К концу 1935 года лётная школа «Осовиахима» подготовила 33 пилота, 18 планеристов и 232 парашютиста, а к апрелю 1937 г. в плановом порядке уже должна была подготовить 85 пилотов, авиатехников и парашютистов. В ряду мероприятий по пропаганде достижений отечественной авиации особое место занимали агитационно-показательные полёты. Так в 1936 г. во Владивостоке на Второй Речке встречали агитационный самолёт «Крокодил», это был стандартный серийный пассажирский самолёт ПС-9. Он прошёл по трассе Москва-Владивосток.

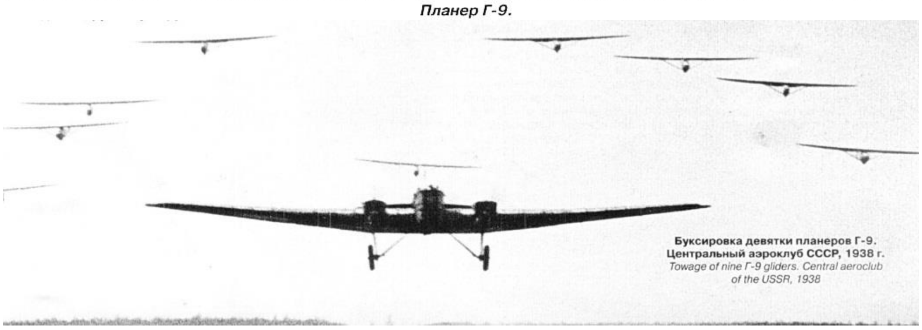


Агитационный самолёт ПС-9 (АНТ-9) «Крокодил»

Организовывались и проводились перелёты так называемых «воздушных поездов» между Владивостоком (Вторая Речка) и Хабаровском, Владивостоком и Комсомольском-на-Амуре. В техническом отношении «поезд» представлял собой аэросцепку в составе самолёта-буксировщика Р-5 и двух одноместных планеров Г-9, которые сыграли важную роль в снабжении партизанских отрядов и в осуществлении десантных операций во время Великой Отечественной войны.



Планер Г-9.



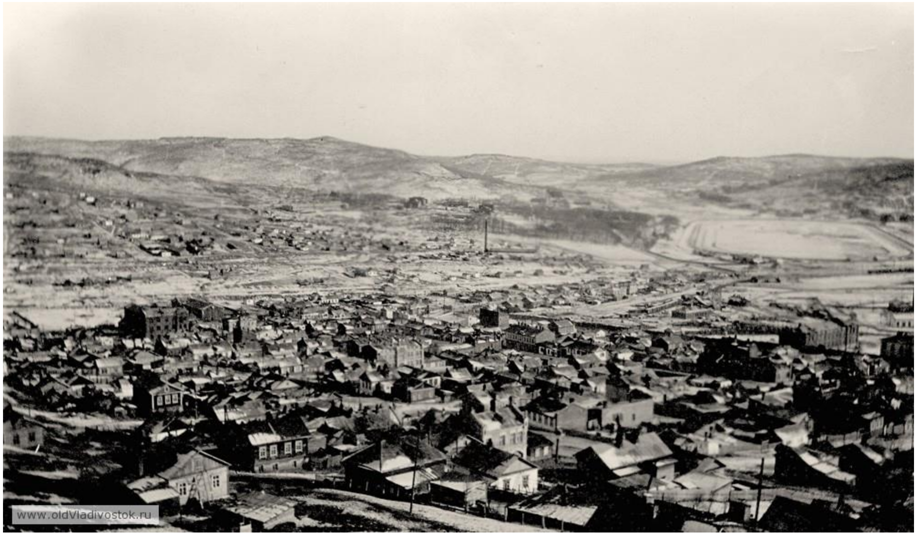
Буксировка девятки планеров Г-9. Центральный аэроклуб СССР.1938 г.

История освоения воздушного пространства во Владивостоке открывается с 1904 года. Сначала это были воздушные шары, затем первые самолёты: «Фарман», «Луи-Блерио XI». Первым таким чудом был планер. Прибыв летом 1910 г. на каникулы домой, во Владивосток, студент Томского технического института Федя Громадский смастерил планер из обычных реек и материи. Опыт покорения неба проводился подальше от людских глаз - на одной из сопок южного берега Золотого Рога (на Чуркине). Однако народ каким-то образом прознал-таки про невиданное доселе дело и собрался поглазеть. Друзья Федора разгоняли привязанный к веревке планер с сопки вниз. После чего «аппарат тяжелее воздуха» взлетал метров на 10, преодолевал около 30 метров и плавно приземлялся. Затем все повторяли заново. В августе на городском ипподроме (в Гнилом Углу) он улучшил результат, поднявшись на высоту до 25 м и пролетев около 80 метров. Несмотря на скромный успех, имя первого дальневосточного планериста Федора Громадского навсегда вошло в летопись нашего города.



Полёты С.И. Уточкина во Владикавказе

В мае 1911 г. из Петербурга через Сибирь и Маньчжурию во Владивосток поездом прибывает летчик Яков Седов, который начинал механиком у первого пилота России Михаила Ефимова. С собой он привез в разобранном виде аэроплан «Фарман-IV», который ему подарил Ефимов. 9 мая 1911 г. он при большом стечении публики поднимается на своем «Фармане» в небо над Владивостоком на высоту 50 метров. Народ недоверчиво замер. Между тем авиатор описал три круга над центральной частью Золотого Рога и пошел на посадку. Яков Седов 19 и 22 мая вновь кружит над городом, причем 22-го уже с пассажиром на борту. За эти полеты губернатор Приморской области поощрил Якова Седова золотыми часами. Полёты производились на ипподроме в Гнилом Углу. В городе Владивостоке других ровных площадок просто не было.



Ипподром в Гнилом Углу

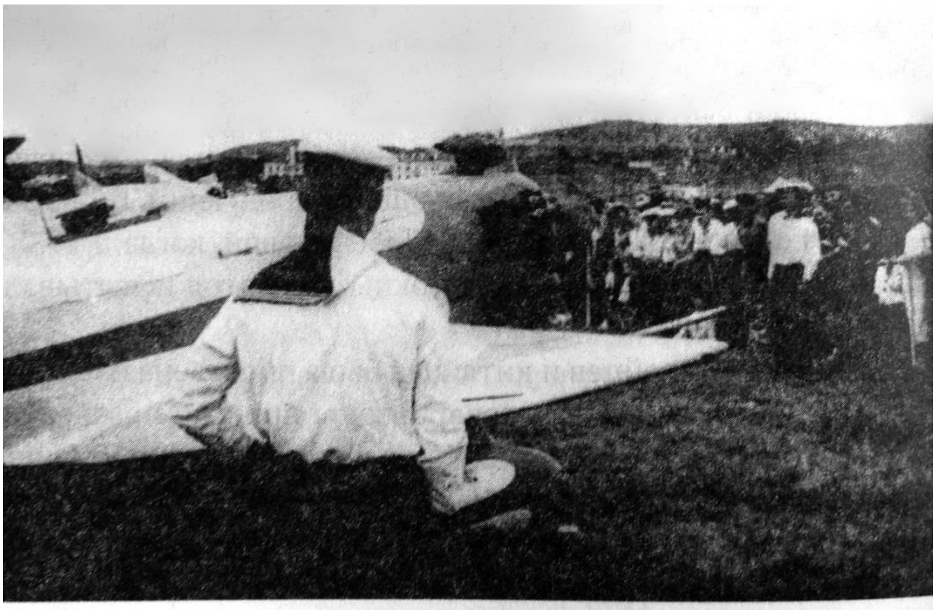
Владивостокский кружок любителей воздухоплавания 22 июня 1911 года преобразован в Дальневосточное отделение Всероссийского аэроклуба. Аэроклуб в августе получает из Петербурга аппарат им. Мациевича («Фарман»). Самолёт располагался на ипподроме. На следующий год, в августе 1912 г., владивостокское небо уже покоряли члены местного аэроклуба. Благо учили тогда этому делу недолго: 3-4 месяца, в зависимости от сообразительности обучающегося.

Городской думой 8 октября 1912 г. было решено отвести аэроклубу под аэродром 40 десятин земли в поле около станции «Океанская» на левом берегу реки Лянчихэ (Богатая) в её нижнем течении. Там будет устроена школа авиации. Руководить школой будет П. Стрельников.

24 мая 1913 года впервые в летописи города Владивостока был проведен праздник российского воздушного флота, инициированный дамским комитетом, у руля которого стояли супруга управляющего областью госпожа А. Лодыженская и жена командующего Сибирской флотилии госпожа П. Стаценко. Были массовые народные гулянья, звучала музыка духовых оркестров. Главная цель, преследуемая этими торжествами, - «сбор пожертвований на строительство в России воздушного флота». Для этого специально назначенным «сборщикам» выдавались кружки под пожертвования и значки с символикой воздушного флота, которые продавались по цене от 50 коп. до 3 руб. штука. По свидетельствам современника, «продажа шла бойко, много продано значков трехрублевого достоинства».

В Советское время на аэродроме Вторая Речка с грандиозным размахом устраивались авиационные праздники. По массовости они вполне могут сравниться с современными аэрошоу. Так, на «авиамассовке», состоявшейся 30 мая 1936 г. на аэродроме Вторая Речка по случаю очередного выпуска авиашколы Владивостокского аэроморского клуба «Осоавиахима», присутствовало более 3000 горожан. Ещё большее

количество зрителей собирали ежегодные праздники, посвящённые Дню воздушного флота.



Авиационный праздник. 1930-е гг.

Постановлением Президиума Артёмовского горсовета № 108 от 20 июня 1933 года в 2,5 км к юго-западу от старого лётного поля был выделен участок под новый аэродром Озёрные Ключи, а 2 июня 1938 г. вышло Постановление № 114 Президиума Артёмовского горсовета «О передаче бывшего (старого) аэродрома Озерные Ключи Артёмовскому «Осоавиахиму». Одновременно туда переводится и Владивостокский аэроклуб.

Гидроаэродром Вторая Речка (Мыс Фирсова)

Для скорейшего открытия регулярного авиасообщения между Владивостоком и Хабаровском ДВУ ГА приняло решение построить гидроаэропорт на мысе Фирсова на Второй Речке во Владивостоке. В июле 1932 г. на берегу Амурского залива севернее мыса Фирсова развернулось строительство Владивостокского гидроаэродрома Вторая Речка (Мыс Фирсова), второго аэродрома ГВФ.



Начало строительства гидроаэродрома Вторая Речка (Мыс Фирсова). 1931 г.
Фото В.К. Кипридова

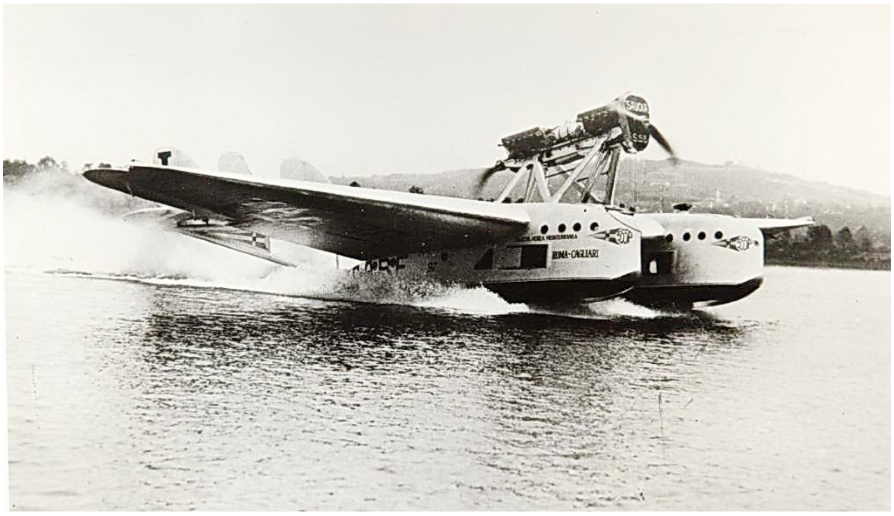
Из этого пункта намечалось проложить трассы на север Приморья, Сахалин, Колыму, Камчатку, а в будущем – и в Японию. Жители Владивостока приняли активное участие в строительстве гидроаэродрома Вторая Речка (Мыс Фирсова), производственных и жилых помещений. Уже осенью на гидроаэродроме разместились основные управленческие службы «Приморского аэропорта».

Гидроаэродром Вторая Речка:

- аэростанция 2-го класса;
- ангар III класса;
- спуск с маневренной площадки;
- водомаслогрейка;
- гараж деревянный;
- бензохранилище из 3-х цистерн;
- помещение для военизированной охраны;
- дорога грунтовая в город.

Часть сооружений построена, продолжение строительства планируется.

В 1932 г. было принято решение о строительстве и функционировании Охотско-Камчатской гидроавиалинии в системе ДВУ ГВФ с размещением авиабазы во Владивостоке на гидроаэродроме Вторая Речка (Мыс Фирсова). Закупили итальянские летающие лодки «Савойя» S.55. В Аэрофлоте «Савойи» получили официальное обозначение С-55. Во Владивостоке в «Приморском аэропорту» начинается подготовка к размещению на постоянное базирование авиатехники и персонала Охотско-Камчатской авиалинии.



С-55 Аэрофлота (Savoia-Marchetti S.55)

Деревянная конструкция С-55 требовала обязательного ангарного хранения, строительство которого на гидроаэродроме Вторая Речка (Мыс Фирсова) растянулось на несколько лет. Самолёт простоял всю зиму в недостроенном ангаре, а второй там же в не распакованных ящиках. Сложности в организации диспетчерских пунктов, метеобеспечения, ввод в строй новых гидроаэродромов и посадочных площадок по трассе Владивосток-Камчатка не способствовали открытию регулярного авиасообщения. Не помогло и приобретение в США новой четырёхмоторной лодки «Глен Мартин» 156 с дальностью полёта 5000 км и грузоподъёмностью 5700 кг, которую военные передали в ГВФ из-за малой скорости полёта (250-270 км/час), где она получила индекс ПС-30. С июля 1934 г. местом постоянного базирования всех итальянских самолётов становится Хабаровский гидроаэропорт, туда же переводится технический персонал несостоявшейся гидроавиалинии.



Гидросамолёт «Юнкерс» W-33 (ПС-4 Аэрофлота)

Следуя утверждённому плану-графику, **27 августа 1932 года** состоялся первый технический рейс Хабаровск - Дальнереченск - Владивосток. Поскольку машин с сухопутными шасси в ДВ управлении пока не имелось, пилот И.П. Мазурук полёт выполнил на гидросамолёте «Юнкерс» W-33 и совершил благополучную посадку на Владивостокском гидроаэродроме Вторая Речка (Мыс Фирсова). Этот день считается **Днём рождения гражданской авиации Приморья**. Со 2 сентября 1932 года начались регулярные полеты по этому маршруту.



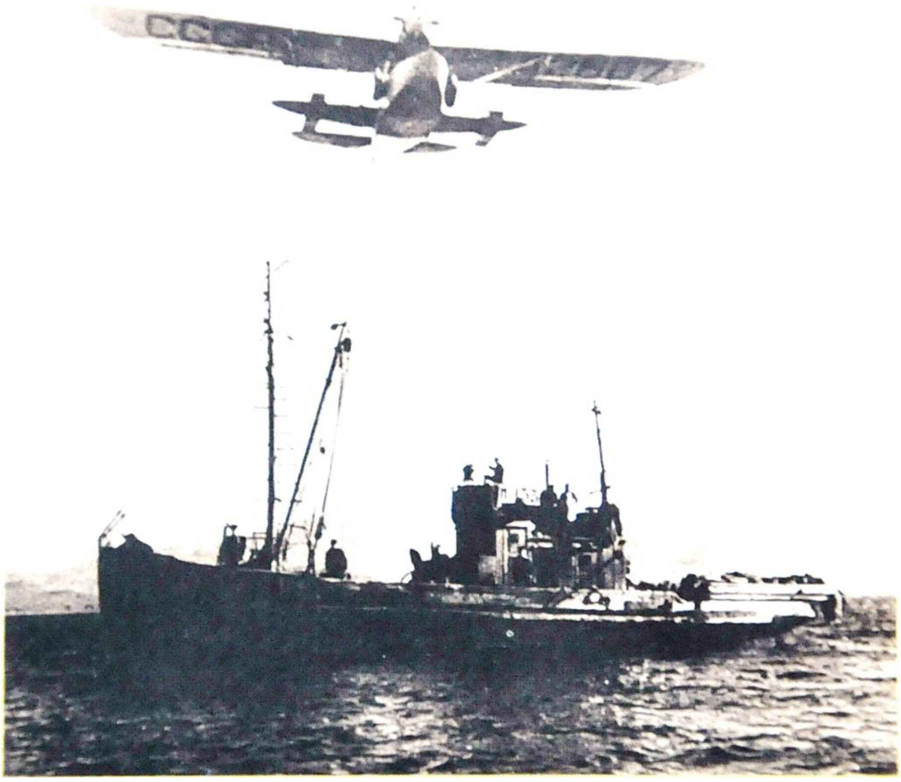
Гидросамолёт МП-6 (МР-6)

На гидроаэродроме Вторая Речка (Мыс Фирсова) была налажена работа с транзитными гидросамолётами. Здесь готовились к полётам или проходили послеполётное обслуживание машины исследовательских и изыскательных экспедиций. Так 16 июля 1928 г. гидросамолёт «Дорнье» стартовал из Владивостока (Мыс Фирсова) в Петропавловск-Камчатский. Иногда здесь можно было увидеть поплавковые самолёты МП-6 (МР-6), принадлежавшие «Дальстрою» и другим лётным подразделениям.

Рыборазведка. В 1931 г. по заданию «Востокрыбы» сектор лова ТИРХ (будущий ТИНРО) приступил к разработке маршрутов будущих полётов для поиска рыбных

косяков. В конце мая во Владивосток прибыл военный гидроплан, оснащённый радиостанцией и элементарно приспособленный для наблюдения за водной поверхностью. В течение лета было выполнено ряд полётов над заливом Петра Великого. Полёты дали весьма обнадёживающие результаты. В сентябре и октябре следующего, 1932 г. «Дальрыбтрест» вновь организовал пробные полёты по разведке иваси в Японском море, на этот раз использовались два гидросамолёта, которых также были выделены военными. Оказалось, что видимость косяков сверху очень хорошая, и ТИНРО просит выделить для этих целей гидроплан на 1933 г. В январе 1933 г. при промысле иваси вводится обязательная аэроразведка и принимается решение о создании у рыбаков собственной авиаслужбы. Был сделан заказ на специально оборудованные гидросамолёты, а пока договорились о проведении разведочных полётов с ВВС ТОФ. Военные выполняли свои задачи, данные о нахождении косяков рыбы собирались попутно. Такая информация зачастую утрачивала оперативное значение, т.к. сообщалась по прибытии самолётов на базу, да и то после многочасовых переадресовок.

Обстановка изменилась в середине лета 1934 года, аэропорт на Второй Речке перенесён на сушу, в мае на его базе создано звено самолётов У-2 (2 самолёта) и появился самолёт амфибия Ш-2 (один), но и это не решало всех проблем. По личному указанию А.И. Микояна для собственной службы «Дальгосрыбтреста» были заказаны два больших МП-1 и два малых Ш-2 разведчика.



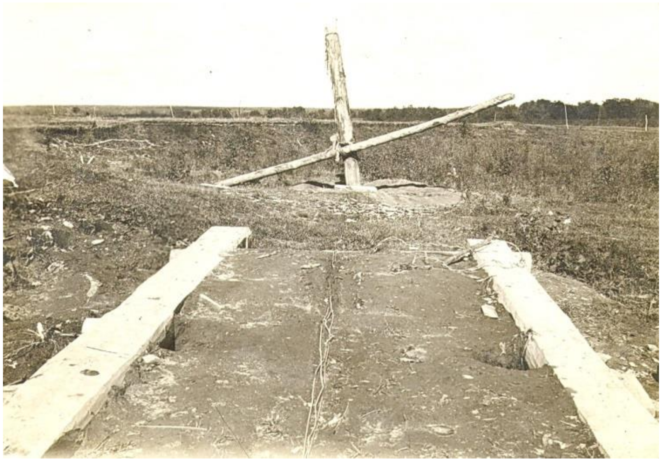
Самолёт амфибия Ш-2 на рыборазведке

В гидроаэропорту Вторая Речка (Мыс Фирсова) создаётся авиабаза. Однако первый из заказанных самолётов МП-1 поступил в Приморье только в декабре 1935 г., к осени 1936 г. в авиаотряд поступили ещё один МП-1 и два Ш-2. Трест обеспечивал эксплуатацию авиатехники и оплату её базирования в гидроаэропорту Приморского аэропорта ГВФ Вторая Речка (Мыс Фирсова).



Гидросамолёт МП-1 (МБР-2) ГЛАВРЫБА

Авиаотряд «Дальгосрыбтреста» являлся крупнейшим в стране. В 1938 г. в нём насчитывалось четыре МП-1 и четыре Ш-2 разведчика. В 1938-39 гг. явно наметились первые признаки снижения численности подходов к берегам Приморья скоплений иваси. Это вызвало необходимость активизировать поисковые работы. Однако этому во многом препятствовали технические возможности авиабазы отряда в гидроаэропорту Вторая Речка (Мыс Фирсова). Особенно сложно было обслуживать большие разведчики МП-1 из-за плохого состояния и к тому же единственного гидроспуска. Так в 1938 г. один самолёт МП-1 при спуске на воду затонул. Отсутствовали собственные ремонтные мастерские. Специалисты отряда ремонтировали самолёты кустарным способом. Гидроаэропорт Вторая Речка (Мыс Фирсова) принадлежал Дальневосточному управлению ГВФ, но полёты самолётов Аэрофлота с него производились крайне редко. Один из таких вылетов состоялся 26 сентября 1933 г. Гидросамолёт «Савойя-55» (С-55) стартовал из Владивостока (Мыс Фирсова) в Петропавловск-Камчатский. По этой причине ГВФ на технические возможности аэродрома серьёзного внимания не обращало, а после того, как в конце 1938г. все основные службы гражданских авиаторов переехали в Озёрные Ключи, гидроаэропорт и вовсе перестал развиваться и постепенно хирел.


Ворот для вытаскивания самолетов и полозья для вытаскивания.
Вот и вся механизация.

Практически в этот период его основным пользователем остался авиаотряд «Дальгосрыбтреста». Все ремонтные и строительные работы на занимаемых площадях осуществлялись силами рыбаков. Но, поскольку он всё-таки был приписан к ДВУ ГВФ, разрешение на проведение тех или иных работ в пределах территории ожидалось месяцами, а порой годами. Несмотря на всевозможные сложности, летом 1939 г. авиаотряд «Дальгосрыбтреста» пополнился ещё двумя большими авиаразведчиками МП-1 (вернее МБР-2), переданными из частей ВВС ТОФ, а вот из четырёх Ш-2 из-за различных неисправностей работало 2-3 самолёта.



Спуск гидросамолёта на воду

«Дальгосрыбтрест» 1 января 1941 года был ликвидирован и все предприятия, находившиеся в его подчинении, переданы вновь созданному Главному управлению рыбной промышленности восточных районов («Главвостокрыбпром») НРКРП СССР. С этой даты берёт начало Авиапромысловая разведка «Главвостокрыбпрома» (АПР ГВРП). В составе АПР функционировали: управление, авиаотряд и группа лётчиков-наблюдателей (отдел промысловой разведки). Управление располагалось по адресу: ул. Ленинская, 55. Авиаотряд по-прежнему базировался в гидроаэропорту Вторая Речка (Мыс Фирсова).

Определённые изменения произошли в связи с началом боевых действий. Помимо решения основных задач, на экипажи возлагалось патрулирование прибрежных акваторий с целью обнаружения иностранных судов – нарушителей государственной границы. Выполнялись транспортные рейсы, в том числе по заданию военных.

На основании приказа ДВУ Аэрофлота № 162 от 8 июля 1941 г. Владивостокский гидроаэропорт Вторая Речка (Мыс Фирсова) был передан на баланс Авиапромысловой разведки.

В послевоенный период взамен выработавших свой ресурс самолётов МП-1 и Ш-2 от военных после капитального ремонта поступают снимаемые с вооружения летающие лодки МП-1бис.

1 января 1950 г. решением Главного управления ГВФ авиаотряд Авиапромысловой разведки расформировывается. Авиабазу в гидроаэропорту Вторая Речка (Мыс Фирсова) и всё авиационное имущество, включая единственный оставшийся в рабочем состоянии МП-1бис, передают на баланс ДВУ Аэрофлота – в 246-й авиаотряд спецприменения в Озёрных Ключах. Таким образом, рыбацкая авиация прекратила своё существование, но воздушная разведка на этом не закончилась. С 1950 г. для рыбопоисковых работ «Главвостокрыбпромом» стали арендоваться самолёты Аэрофлота. Для этих целей 246-м авиаотрядом было получено пять Ш-2, которые базировались на Озёрных Ключах и были списаны лишь в 1956 г., а последний МП-1бис долетал до 1951г. В 1951 г. в Приморском крае авиапром разведка выводится в самостоятельное авиапредприятие. Из 246 отряда передаются 4 самолёта: 1хПо-2, 2хЛи-2, 1хМП-1 (МБР-2). Задачи: разведка косяков скумбрии, камбалы, трески и сардин (иваси). Район полётов: залив Петра Великого, Южное и Северное Приморье, Сахалин, Курильская гряда.

Акваторию гидроаэродрома Вторая Речка (Мыс Фирсова) с ГВФ делили военные. Первый гидроаэропорт на Мысе Фирсова был построен Управлением гражданской авиации, но затем он перешел в ведение ВВС ТОФ.

Владивосток. Вторая Речка (Мыс Фирсова)

Наименование	Координаты	Что базируется
Вторая Речка постоянный гидро	43°10′31″ 131°54′08″	38 оаз ГЭ ТОФ

Гидроаэродром Мыс Фирсова начал строиться в долговременном варианте для ВВС ТОФ в 1940 году на северном берегу мыса Фирсова. По состоянию на 1942 год здесь уже имелась, так называемая, маневренная площадка для крылатых машин, большой ангар для них и ряд построек хозяйственно-бытового назначения. От бетонной площадки в воду уходил деревянный помост на металлических сваях – специальный спуск для гидросамолётов. По этому помосту самолёты с помощью съёмного подкатного шасси вытягивались на акваторию, где запускали моторы и выруливали на взлёт. Посадка осуществлялась в обратном порядке. Размеры водной взлётно-посадочной полосы составляли 3000 м в обе стороны, но практически к посадке была пригодна вся акватория Амурского залива. Зимой, когда акватория аэродрома замерзала, самолёты летали со льда.

(ЦВМА. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ. 1942 г.).

Для хранения топлива использовали бывший полукапонир № 410 (быв. № 23) Владивостокской крепости, в помещении которого расположили ёмкости с бензином. Защищённость этого объекта от поражения даже авиабомбой не вызывала сомнений. Территорию гидроаэродрома оцепили периметром из колючей проволоки и поставили часовых. Для размещения офицерского состава и семей авиаторов были возведены одно- и двухэтажные дома – ДНСы (дома начальствующего состава). Их каменные фундаменты и остатки печей можно до сих пор увидеть среди домов на улице Татарской.

Архивное описание данного аэродрома по состоянию на 1 июля 1942 года даёт некоторые технические сведения об этом аэродроме (Приложение № 11):

«Подходы – открыт со всех сторон. Метеоданные – господствующее направление ветров: зимой – северные, летом – южные. Связь – телефон. Подъездные пути – шоссе и частично просёлочная дорога. Дополнительные сведения – глубина порядка 20 метров. Приливно-отливные колебания около 30 см. Замерзание в начале декабря, вскрытие в начале апреля. Работа со льда с 15 января по 15 марта. Водоснабжение из колодцев. Жильё – ДНС. Столовая оборудуется при работе части на гидроаэродроме».

(ЦВМА. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ. 1942 г.).

<u>Отдельное гидрографическое авиационное звено (огаз) ГО ТОФ.</u> (38-е отдельное авиационное звено гидрографической экспедиции 5-го ВМФ, 110-е, 131-е, 138-е ОАЗ ледовой разведки, Отдельное аэрофотосъемочное звено Гидрографической экспедиции ТОФ, Отдельный гидрографический отряд ГО ТОФ, Отдельный аэрофотографический отряд ГО ТОФ). В истории данного авиационного подразделения, ввиду отрывочности информации имеется много «белых пятен». Так не ясно была ли это одна авиационная часть, или в различное время на ТОФ имелось два или даже три авиазвена аналогичного назначения…

Весной 1934 г. для изучения морей Дальнего Востока имевшийся в составе МСДВ Отдельный гидрографический отряд был переформирован в Гидрографическую экспедицию Тихого океана (ГЭТО) с подчинением Гидрографическому отделу МСДВ с местом базирования во Владивостоке. Одной из главных задач экспедиции было картографирование побережья Японского, Охотского и Берингово морей.

С 1934 г. начались комплексные гидрографические работы в заливе Петра Великого, в т.ч. была произведена аэрофотосъемка береговой линии залива Петра Великого и северо-западного побережья Японского моря. Для этого из состава 3-го оао волнового управления ВВС МСДВ было выделено гидрографическое авиационное звено в

составе трёх самолётов «Савойя» S-62 (МБР-4), которое базировалось в бухте Патрокл во Владивостоке.



Летающая лодка «Савойя» S-62 (МБР-4)

В 1935–36 гг. с помощью самолетов огаз была произведена аэрофотосъемка береговой линии Японского моря от залива Петра Великого до Амурского лимана и о.Сахалин до параллели 50 град. северной широты.

В 1936 г. гидрографическое авиазвено 3-го отдельного авиационного отряда волнового управления (оао ву) ВВС ТОФ из бухты Патрокл на борту парохода «Чукча» было перебазировано в Авачинскую бухту.

В мае 1938 г. на основании приказа Ком. ТОФ № 0121 от 15.03.1938 г. в составе ВВС ТОФ было сформировано отдельное гидрографическое авиационное звено (огаз), вооруженное двумя самолетами МБР-4 («Савойя» S-62), которое заменило в Приморье авиазвено, выделенное на Камчатку. Оно дислоцировалось в бухте Воевода на острове Русский и подчинялось командиру 57-й отдельной морской разведывательной эскадрильи (омраэ). В июле 1938 г. аэрогидрографическое звено Гидрографической экспедиции ТОФ, на основании указаний штаба ТОФ № Ш4/1/0827 от 09.07.1938 г. было передислоцировано в бухту Патрокл с подчинением командиру 63-й отдельной авиационной эскадрильи волнового управления (оаэ ву). На самолеты звена была возложена задача буксировки конусов при выполнении стрельб зенитной артиллерией ТОФ. Переоборудование самолетов можно было произвести на базе 57-й омраэ.

В июле-августе 1938 г. в период боев у озера Хасан огаз наравне с другими частями лодочной авиации выполняло воздушную разведку в районах, прилегающих к местам боев советских войск с японцами.

На 01.10.1938 г. в составе Гидрографического оаз имелось самолетов: 2хМБР-4 (в январе 1939 г. – 1хМБР-4); экипажей – 2; личного состава (штат/список) - 10 чел., в т.ч. летного - 4 чел. В 1939 г. авиазвено перевооружилось на самолеты МБР-2.

В 1942 г. из личного состава аэросъемочного звена экспедиции был создан фотограмметрический центр, основной задачей которого было обеспечение боевой деятельности флота картографическим материалом. С 14.04.1943 г. звено было переформировано в отдельный гидрографический авиационный отряд (гэто), входивший в состав 63-й отдельной морской ближнеразведывательной эскадрильи (омбраэ) ВВС ТОФ.

В мае 1943 г. в соответствии с приказом НК ВМФ гэто был исключен из состава гидрографического отдела ТОФ и передан в подчинение Гидрографического управления ВМФ, но дислокации не менял и остался в 63-й омбраэ на всех видах довольствия и обеспечения.

В конце 1944 г. – начале 1945 г. на вооружение оаз афс (лр) поступили самолеты PBN-1 «Номад». Перед началом боевых действий с Японией звено было включено в состав 16-го морского дальнеразведовательного авиационного полка (мдрап) ВВС ТОФ, перебазировано в бухту Суходол и участвовало в операции по высадке десанта морской пехоты в Порт-Артуре.



Самолёт PBN-1 «Номад»

В марте 1947 г. – декабре 1948 г. авиационная часть именовалась 38-м отдельным авиационным звеном Гидрографической экспедиции 5-го ВМФ, вооружённая самолётами МБР-2. Звено базировалось на мысу Фирсова в районе Второй Речки на берегу Амурского залива за станцией железной дороги Вторая Речка. Все сооружения аэродрома носили временный характер и были выполнены из дерева, включая спуски в воду для гидросамолётов. В 1949 году звено было расформировано, а личный состав и техника, были обращены на формирование 289-го отдельного противолодочного авиационного полка ВВС ТОФ в бухте Суходол.

Постоянного присутствия всего личного состава и материальной части на аэродроме не требовалось. Аэродром являлся оперативным, временной площадкой для учебной и боевой работы морских разведывательных полков. На период военных сборов здесь базировались гидросамолёты МБР-2 пограничников НКВД и 115 отдельного морского разведывательного авиационного полка (омрап) с Океанской. Гидроаэродром погранвойск НКВД находился в Садгороде, а сборы они проводили на гидроаэродроме Вторая Речка (Мыс Фирсова).



Аэродром погранвойск НКВД в Садгороде. Середина 1930х гг.

С началом Великой Отечественной войны аэродром Мыс Фирсова ограниченно использовался гидроавиацией ВВС ТОФ. Основные полёты в пределах Владивостока производились с Океанской, в бухтах Патрокл и Воевода. Но самолёты на Мысе Фирсова были, и аэродром действовал до конца 1950-х годов.

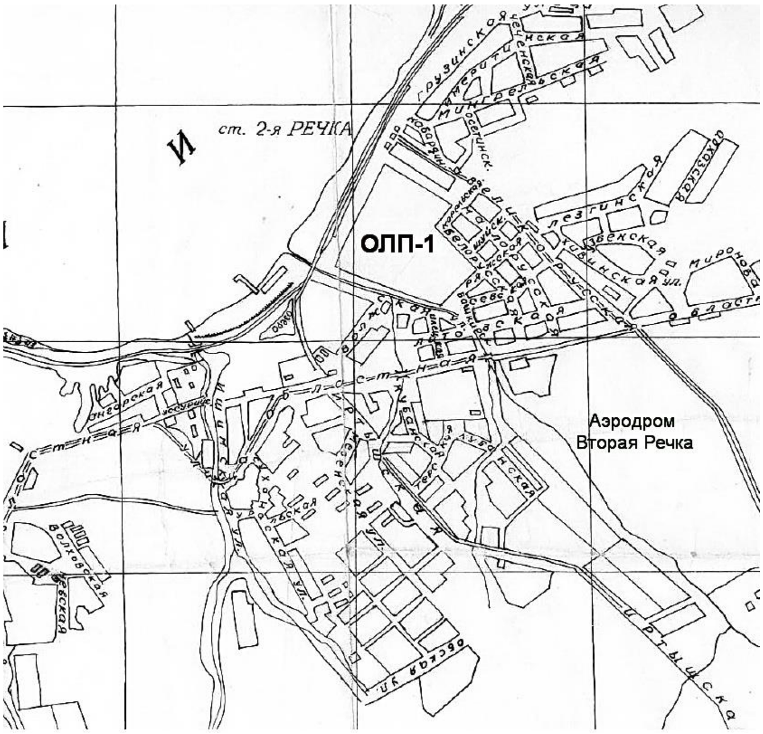


Руины КПП на въезде

Бывшие деревянные ДНСы снесли, а на их месте построили двухэтажные шлакоблочные дома для железнодорожников и военнослужащих. По воспоминаниям очевидцев, проживающих в том военном городке на улице Татарской, последние полёты летающих лодок можно было увидеть в 1960 году, когда они иногда садились у берега. В настоящее время мало что напоминает о бывшем гидроаэродроме, кроме остатков бетонной маневренной площадки и руин КПП на въезде.

ГУЛАГ НКВД

Есть в истории Второй Речки и грустные страницы. Летом 1935 года в периметре улиц Великорусской – Волжской – Севской и насыпью железной дороги стали возводить высокий забор и несколько рядов колючей проволоки. Внутри периметра стали строить бараки. Бараки одноэтажные, разделены внутри на две половинки, где помещалось в хорошие времена до 40 заключенных, а в плохие – в несколько раз больше. По другую сторону ставили такие же бараки – казармы для охраны и администрации лагеря. Здесь был образован лагерь «Владлага» с максимальным контингентом заключенных в 56 тысяч человек.



Район Второй Речки. Карта 1939 г.

Место, где располагался лагерь, считалось с давних пор гнилым местом. По этой причине оно почти пустовало, затянутое зелёной болотной ряской и мощными зарослями камыша. Селились здесь отчаянные люди, и со временем образовался жилой массив в несколько улиц: Малорусская, Белорусская, Башкирская, Литовская и др. – всего около 20 улиц и до 500 жилых строений.

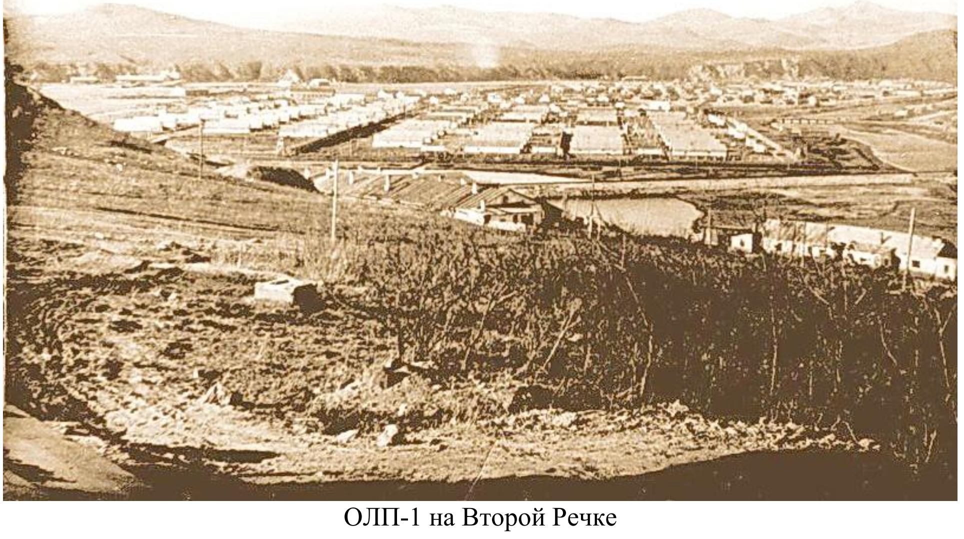
Поместить лагерь на Второй Речке пришлось в силу того, что заключённые могли работать в судоремонтных мастерских поблизости (район мебельной фабрики). Кроме того, они были заняты на погрузочно-разгрузочных работах на станции Вторая Речка, т.е. здесь в первую очередь диктовал условие контрагентский интерес и дешевизна содержания лагеря в городских условиях.

Лагерь был образован в 1929 году и ранее находился на 6-м километре на территории казарменного городка 10-го Сибирского стрелкового полка (в годы Гражданской войны и интервенции – японский концлагерь). Заключенных размещали в крепостных казармах в верховьях долины Первой Речки в районе нынешней улицы Карьерной в районе домов № 18 - № 20, рядом был карьер. В 1935 году лагерь закрыли, заключенных перевели в ОЛП №1 на Второй Речке, а в казармах разместили Школу Младших Авиационных Специалистов (ШМАС) в/ч 34278. (Не путать с ШМАС-124 связи в/ч 40710 на станции «Океанская» г. Владивосток). ШМАС находился там с 1935 по 1997гг., потом его расформировали, казармы продали и сейчас там торгово-производственный комплекс «Снеговая Падь».



Территория казарменного городка 10-го Сибирского стрелкового полка
(в годы Гражданской войны и интервенции – японский концлагерь)

Лагерь на Второй Речке в 1937 году организовался как Первое отделение «Владлага» (ОЛП-1). После ликвидации «Дальлага» весной 1939 года на его базе образованы несколько лагерей узкого производственного профиля. Центр «Владивостоклага» находился во Владивостоке, а его отделения находились в различных пунктах, в том числе и на Второй Речке. Выделившись, Владивостокский лагерь продолжал наращивать темпы по добыче рыбы, угля, полиметаллов, и наряду с этим строил шоссейные дороги, береговые укрепления, аэродромы. В связи с тем, что большинство заключённых работали по укреплению обороноспособности края, основным заказчиком стал инженерный отдел (ИО) Тихоокеанского флота и командование Дальневосточного военного округа. Осуществляемое строительство называлось «Спецстройки», а строящиеся объекты обозначались номерами.



ОЛП-1 на Второй Речке

Выполняя заказ аэродромного отдела флота, заключённые благоустраивали и оснащали новыми объектами аэродром на Второй Речке. Стройка значилась под № 3/10. Для выполнения заказа отдела аэродромного строительства ТОФ приказом № 176 от 19.03.1942 года в системе «Владивостоклага» НКВД организовано строительство № 3/10 с дислокацией его на аэродроме Вторая Речка.



На фото в центре за малообъёмными аэростатами воздушного заграждения (МАЗ) виден правый вход в тоннель в процессе строительства. Левее входа бараки для заключённых, огороженные забором с колючей проволокой и домик охраны

В апреле 1942 г. Государственный Комитет Обороны утвердил строительство для ВВС ТОФ ряда новых оперативных аэродромов. Кроме новых аэродромов в перечень были включены и аэродромы, строительство которых было спланировано, но не завершено в 1941 г. На территории Приморского края для ВВС ТОФ постановлением ГКО СССР было утверждено завершение строительства двух аэродромов (Вторая Речка и Седанка). На секретаря Приморского крайкома ВКП(б) Н.М. Пегова и Приморский крайисполком была возложена обязанность оказать всемерную помощь в строительстве аэродромов и контроль над его ходом. Непосредственное выполнение работ было поручено Управлению авиационного строительства НКВД по Приморскому краю (УАС НКВД ПК) и Управлению исправительно-трудовых лагерей и колоний НКВД (УИТЛ и К НКВД), а конкретно Бурлагу и Владлагу.

Перечень аэродромов, намеченных к постройке ГКО СССР в 1942 г. и установленные сроки строительства (извлечение)

Местонахождение и шифр площадок	Сроки строительства		Кто строит
	Начало	Конец	
Станция Седанка № 1370	1.04.1942	1.10.1942	УАС НКВД ПК
Вторая Речка № 3/10	1.01.1942	1.09.1942	УИТЛ и К НКВД

Источник: ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 7, л. 74.

Очень сложно продвигались работы на объектах № 3/10 (аэродром Вторая Речка) и № 1370 (аэродром Седанка Южная). По своему назначению эти аэродромы должны были обеспечить непосредственное авиационное прикрытие главной базы Тихоокеанского флота Владивосток. Это обусловило повышенные требования к взлетно-посадочным полосам и рулежным дорожкам, которые должны были обеспечить взлет и посадку самолетов при неблагоприятных метеоусловиях. В связи с высокой стоимостью строительства бетонных ВПП было принято решение об укладке на этих аэродромах взлетно-посадочных полос кирпичом.

Если подготовительные работы на аэродроме Вторая Речка были начаты уже в январе 1942 г., то из-за отсутствия проекта на строительство площадки № 1370 работы на Седанке были начаты только в конце июня с задержкой на несколько месяцев. Более того, подготовительные работы были проведены неудовлетворительно, строительных

механизмов было завезено явно недостаточно. Работы в основном были ориентированы на ручной труд заключённых и гужевой транспорт. (ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 7, л. 77).

На аэродроме Вторая Речка (№ 3/10) кроме летного поля, рулежных дорожек и т.п. в соответствии с титульным списком строительства заключенные-строители Владлага обязывались произвести дренажные работы, построить подъездные гравийные дороги, расходное бензохранилище и склад жидкого топлива, командный пункт с крытыми ходами сообщения, бомбохранилище, землянки на 32 (8 шт.) и 64 (2 шт.) человека, землянку-столовую, продовольственный склад, укрытия для 60 самолетов, выходы от них и рулежных дорожек. На всех выстроенных объектах следовало выполнить мероприятия маскировочного характера. В дополнение ко всему требовалось перенести на новое место уже имеемый ангар для самолетов, радиостанцию и высоковольтную линию.

(ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 34об–35)

Несмотря на то, что подготовительные работы на аэродроме Вторая Речка были начаты заблаговременно, заключенные-строители Владлага к намеченному сроку работы не выполнили. Основной причиной этого стало недостаточное количество рабочей силы. Это обстоятельство стало причиной того, что в январе 1943 г. Владлаг получил распоряжение уполномоченного НКГБ и НКВД по Дальнему Востоку комиссара госбезопасности 2 ранга С.А. Гоглидзе о ликвидации стройки и передаче ее Инженерному отделу ТОФ. Инженерный отдел ТОФ, передавший к этому времени значительное количество личного состава на формирование частей Красной Армии, также не был в состоянии обеспечить строительство рабочей силой. Учитывая важность аэродрома в системе обороны главной базы ТОФ Владивосток, 15 марта 1943 г. командующий ТОФ вице-адмирал И.С. Юмашев и секретарь Приморского крайкома ВКП (б) Н.М. Пегов обратились к руководству УИТЛ и К НКВД и Владлага с ходатайством продолжить строительство и завершить к 15 июля 1943 г. первоочередные работы.

Перечень первоочередных работ по строительству аэродрома Вторая Речка в 1943 г.

№№ п/п	Шифр	Наименование объектов	Примечание
1	3/10/2	Планировка летного поля (восточная часть)	
2	3/10/2	Отвод реки с укреплением берега	
3	3/10/5	Планировка и засев летного поля (северная часть)	
4	3/10/6	Отвод ручья с креплением	
5	3/10/8	Гравийная дорога	
6	3/10/11	Командный пункт с креплением входов	
7	3/10/12	Землянка на 32 чел. (8 шт.)	
8	3/10/13	Землянка на 64 чел. (2 шт.)	
9	3/10/14	Землянка-столовая	
10	3/10/16	Окончание начатых укрытий (22 шт.)	
11	3/10/21	Перенос низковольтной линии связи	
12	3/10/24	Мост через канал	
13	3/10/25	Ремонт летного поля	
14	3/10/28	Нагорная канава	
15	11/11/1	Склад жидкого топлива	

Источник: ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444, л. 35.

Владлаг работы для производства принял, однако не спешил обеспечить строительство рабочей силой: из необходимых для ввода объектов в строй в соответствии с планом 600 производственных заключенных-строителей Владлага в наличии на 1 апреля

было только 200. Следствием этого стало то, что к 1 августа 1943 г. при плановом сроке окончания строительства 1 сентября 1942 г. физическая готовность аэродрома в соответствии с титульным списком строительства составила только 26%. Общее состояние строительства аэродрома не вселяло оптимизма и в том, что оно будет завершено к концу 1943 г. (ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 126 об.)

Готовность аэродрома Вторая Речка по состоянию на 1 августа 1943 г.

№№ п/п	Шифр	Наименование объектов	Готовность, %
1	3/10/1	Снос сооружений и отвод участка под аэродром	67,0
2	3/10/2	Планировка летного поля (восточная часть)	99,0
3	3/10/2	Отвод реки с укреплением берега	93,0
4	3/10/5	Планировка и засев летного поля (северная часть)	53,0
5	3/10/6	Отвод ручья с креплением	60,0
6	3/10/8	Гравийная дорога	52,0
7	3/10/9	Расходное бензохранилище на 200 т	0
8	3/10/11	Деревоземляной командный пункт с креплением входов	81,0
9	3/10/12	Землянка на 32 чел. (8 шт.)	34,0 (3 шт.)
10	3/10/13	Землянка на 64 чел. (2 шт.)	0
11	3/10/14	Землянка-столовая	98,0
12	3/10/15	Маскировка аэродрома	0
13	3/10/16	Укрытия для самолетов (60 шт.)	37,0 (22 шт.)
14	3/10/17	Выводные и рулежные дорожки	0
15	3/10/18	Продовольственный склад	0
16	3/10/21	Перенос высоковольтных, низковольтных кабельных линий и сооружений	57,0
17	3/10/22	Ангар для ремонта самолетов	27%
18	3/10/23	Временные сооружения и лагерное строительство	95,0
19	3/10/24	Мост через канал	38,0
20	3/10/25	Ремонт старого летного поля	67,0
21	3/10/27	Ограждение территории аэродрома (10 км)	33,0
22	3/10/28	Нагорная канава	63,0

Источник: ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444, л. 126 об–127.

Ситуация со столь значительной задержкой строительства аэродрома вынудило руководство ИО ТОФ обратиться в Инженерное управление ВМФ с ходатайством о передаче руководства строительством объектов ГУАС НКВД, однако положительного решения на него не последовало.

Среди основных причин длительного строительства аэродрома Вторая Речка начальником Инженерного отдела ТОФ назывались:

– недостаточная обеспеченность строительства рабочей силой (27%) и ее низкая трудоспособность (вместо 145 тыс. чел./дней по годовому плану было отработано всего 39 тыс. чел./дней), обусловленная неудовлетворительным здоровьем заключенных;

– неудовлетворительное обеспечение строительными материалами и нецелевое их расходование руководством Владлага. Так потребность в лесе в 1943 г. составила 7582 м³, а получено стройкой только 1200 м³, т.е. около 16% от потребного. В то же время в 1942 г. Владлаг получил для строительства аэродрома 9430 м³ леса, а использовал по назначению только 7000 м³;

– отсутствие на строительстве средств механизации (бульдозеров, транспортеров, вагонеток и т.п.) в результате чего преобладал низко производительный ручной труд;

– неудовлетворительное выделение железнодорожного транспорта для перевозки строительных материалов. (ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 127–127 об.)

Однако основная причина достаточно «прохладного» отношения руководства Владлага и УИТЛ и К НКВД к стройке 3/10 крылось в том, что этот аэродром строился не в соответствии с правительственным заданием, как все новостроящиеся для ТОФ в 1942 г. аэродромы, а в соответствии с решением Военного совета ТОФ за № 11/0067 от 5 марта 1942 г. на подрядных началах. Именно поэтому были сорван как первоначальный срок строительства, так и последующий, установленный самим же Владлагом – 1 сентября 1943 г. (ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 37.)

В довершение всех неурядиц со строительством аэродрома Вторая Речка 29–30 августа 1943 г. в районе Владивостока прошел тайфун, нанесший большие разрушения на аэродроме. В частности был занесен грунтом главный канал, на летное поле нанесено 8100 м³ грунта, размыто 18900 м² летного поля. Это снизило и без того невысокий процент технической готовности аэродрома.

С целью завершения строительства в августе 1943 г., Владлагом было принято решение доукомплектовать стройку рабочей силой (женщинами-заключенными) на 600 чел. и ускорить вывоз строительного леса с делян села Сергеевка.

(ГАПК. Ф. П–68, оп. 4, д. 8, л. 129).

Начальником строительства назначили Воликова М.Е., заместителем Дубинского Д.С. Необходимое количество рабсилы строительству передавалось из 1-го отделения (ОЛП-1, начальник Ямницкий) при этом Воликову строго предписывалось брать только трудоспособный контингент, полностью экипированный по сезону, обеспеченного постельными принадлежностями, посудой для приготовления и приёма пищи, а также другим хозинвентарём, в т.ч. на стройку передавался духовой оркестр с необходимым составом заключённых. Работать приходилось круглые сутки – заказ предусматривал сжатые сроки. Работали в две смены по 12 часов, а питание было никудышное. Лагконтингент охватила цинга. Появилась масса истощённых – умирали от этого в день по 5-10 человек. Людей спасло то, что стали использовать виноградный лист, заваривали и пили как чай. Помог и отдел тыла Тихоокеанского флота – выделили лагпункту выбракованных в армии более 50 лошадей – это мясо и спасло. Помог и пивзавод – каждый день выдавали по бочонку пивных дрожжей. Непосредственно на стройке не реже двух раз в месяц заседал Военный Совет Тихоокеанского флота. На заседании присутствовал уполномоченный наркомата вооружения Губеров, командующий Тихоокеанским флотом Юмашев, секретарь краевого комитета ВКП(б) Пегов. О ходе работ докладывал начальник «Владлага» Данилов.

С началом войны на Второй Речке на базе небольших механических мастерских и литейного цеха заключёнными в короткий срок под контролем военпредов наркомата вооружения было освоено производство мин для миномётов М-82.

После войны на островах Пахтусова (обжитыми были Южный, Северный, Попова) около двух тысяч заключённых, мужчин и женщин, занимались добычей рыбы, её засолкой. С окончанием навигации людей водворяли в лагерь на Второй Речке (ОЛП-1).

В соответствии с приказом Министерства охраны общественного порядка РСФСР № 507 от 20.08.1965 года в г. Владивостоке ликвидируется последний лагерь – печальное наследие ГУЛАГа (бывший ОЛП-1 на Второй Речке – ИТК-18). Краевую больницу для заключённых со Второй Речки передислоцировали в следственный изолятор № 1 города Владивостока – такое название получили тюрьмы после 1964 года. Все жилые и производственные здания на территории жилой и производственной зоны ИТК-18, а также здание краевой больницы переданы на баланс городского отдела здравоохранения. Детский сад для детей женщин – заключённых передан Первореченскому районному отделу народного образования (с 1936 по 1972 г. Вторая Речка входила в состав Первореченского района). Исчезли роддом по Русской № 3 (сейчас там коммерческие структуры), туберкулёзный диспансер по Русской № 17 на перекрёстке с улицей Кирова (в

нём выхаживали матросов с о. Русский), в единственном оставшемся здании которого сейчас находится ФКУ УИИ ГУФСИН России по Приморскому краю. Весь жилой фонд со всеми жизнеобеспечивающими объектами после необходимого ремонта передавался городу.

Очень часто лагерь «Владлага» на Второй Речке (ОЛП-1, ИТК-18) путают с пересыльном лагерем во Владивостоке на Моргородке. Для этапирования заключённых в «Северо-Восточный исправительно-трудовой лагерь» (Севвостлаг) в 1931 году был специально организован так называемый Владивостокский пересыльный лагерный пункт — «Транзитная командировка Владивостокского отдельного лагерного пункта (ОЛП) Севвостлага». Управление «Владперпункта» располагалось в городе Владивосток, Приморский край.

«Основной его задачей является завоз оргсилы в Колымский край ДВК. Пересыльный пункт одновременно служит также перевалкой оргсилы, направляемой по отбытии срока заключения из Колымского края на материк...»

(ГАМО. Ф. р-23-сч, оп. 1, д. 3805, л. 66).

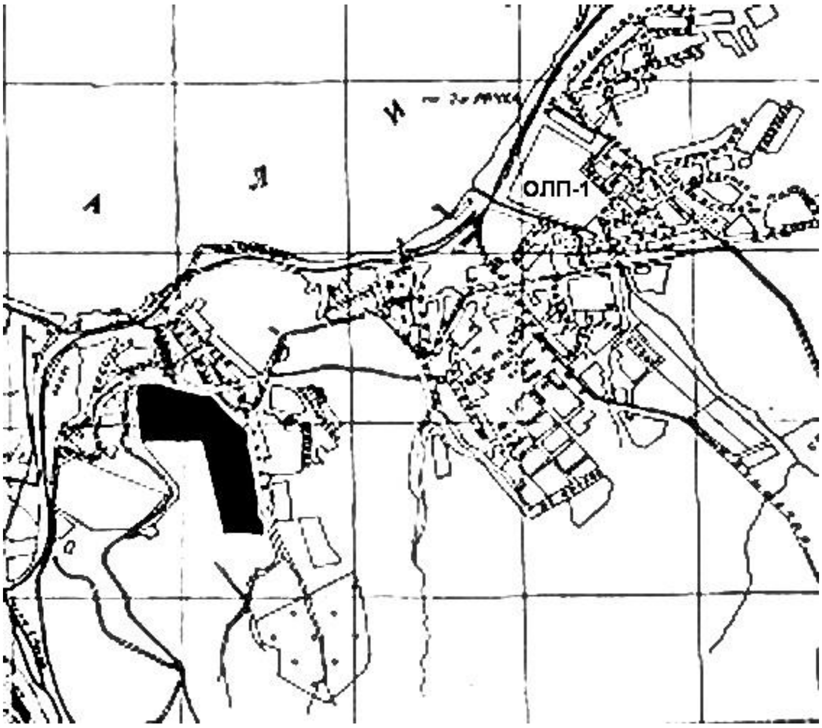


Железнодорожная станция «Вторая Речка». 1931 г. Фото В.К. Кипридова

Зэков высаживали из поезда, в памяти у них оставалась вывеска «Вторая Речка» на здании железнодорожной станции, а куда их вели дальше, они не знали, К тому же прямо у станции, на месте нынешнего автовокзала и рынка «Березка», находился другой лагерь — «Владлаг» (отсюда на Колыму не отправляли; зэки были заняты на заготовке и переработке рыбы в различных точках Приморья, строительстве дорог, заводов, объектов ТОФ, в животноводстве). Так укоренился миф о «пересылке на Второй Речке», гуляющий ныне от источника к источнику.

Владивостокская пересылка располагалась на территории «Тихоокеанского флотского экипажа». Хотя она находилась и не очень далеко от Второй Речки, но все-таки в другой части города — в районе Моргородка. Территория бывшего лагеря площадью в семь гектаров «зажата» современными улицами Днепровской, Ильичева, Печорской и Вострецова (бывшая Куринская). Это жилые кварталы чуть выше остановки «Молодежная» за стадионом «Строитель».

Заключенные шли от станции Вторая Речка до пересыльного лагеря сначала — по Великорусской (нынешняя Русская), затем поворот направо на Областную (район нынешней улицы Гамарника), потом через поселок Рыбак (район между Иртышской и Ишимской — жилые кварталы в глубине за остановкой «Постышева»), по мостику через речку Ишимку на задворки бывшего кинотеатра «Искра». Наконец, пересекая нынешнюю улицу Вострецова (бывшая Куринская), в район слияния улиц Ильичева и Печорской — там располагались лагерные ворота.



Владивостокская пересылка («транзитка») выделена чёрным. Карта 1939 г.

Владивостокский пересыльный пункт, созданный к осени 1931 года, был объектом секретным. Лагерь разделялся на мужскую и женскую части. В мужской имелись отдельные зоны для «врагов народа», уголовников, «китайцев» — КВЖДинцев, штрафников. Лагерь просуществовал до 1941 года, практически нигде не засветившись. Даже в центральных архивах «транзитка» стала фигурировать только в 1940 году, когда на деле уже был решен вопрос о передаче ее территории Тихоокеанскому флоту. «Шестой километр», «транзитная командировка» — так обозначался этот лагерь, и всё.

Для отправки оргсилы в Колымский край ДВК пароходы приходили на Чуркин, в район рыбного порта. Заключенные шли через весь город: по Днепровской, по теперешней Снеговой, через «тещин язык» выходили в район нынешней площади Баляева, спускались по Луговой, проходили Гнилой Угол (долина речки Объяснения), шли по Калининской. Дорога занимала 6–8 часов. Иногда их возили шаландами с Моргородка к пароходу, стоящему в Амурском заливе, но это было нечасто. В основном — пешком.

Через Владивостокскую «транзитку» прошли генерал Горбатов, конструктор ракет Королев, артист Жженов, писатели Шаламов, Юрий Домбровский, Евгения Гинзбург, поэт Нарбут, в ней умер Мандельштам…

Максимальная вместимость составляла 18 тысяч человек, пересылка действовала с 1931 по 1941 год. Потом заключенных отправляли на Колыму через Находку, а с 1945 года через Ванино. В 1940-м лагерь еще работал, а с 1941-го здесь разместился «Флотский экипаж». Потом здесь все перекопали, в конце 50-х и начале 60-х этот район застраивался жилыми домами.

Аэродром Седанка. Решением Владивостокского Горисполкома № 28 от 18.05.42 г., за ВВС ТОФ закрепляется земельный участок площадью 115 га. для строительства аэродрома. Это ещё один аэродром, который строился руками заключённых. Он находится в черте города в 11 км северо-восточнее города Владивостока, в 1 км юго-западнее железнодорожной станции Седанка с координатами 43°12′27″ СШ и 131°56′18″ ВД. Взлётно-посадочная полоса 1000х30, кирпич с концевыми полосами безопасности. Основной курс взлёта: МК 44.22°, ИК 32.49,224°, магнитное склонение +10°

Строительство велось Нижне-Амурлаг НКВД, «Стройка № 1370». Фактически началась она в 1943 г. Работа была сложная и очень тяжёлая. ВПП укладывалась из кирпича, под который выкладывалась прослойка из песка, а затем сухой морской травы. Работа была закончена к началу 1944 г. Имелась «спецкомандировка» на 14-м километре и у ОЛП-1 (строительные работы по переносу антенного поля приемного радиоцентра «14 километр» наркомата связи).

Очень сложно продвигались работы на объекте № 1370 (аэродром Седанка Южная). На аэродроме Седанка Южная (№ 1370), завершение строительства которого по постановлению ГКО СССР планировалось на 1 октября 1942 г., к апрелю 1943 г. в полном объеме были выстроены только временные здания и сооружения. При этом из перечня сооружений по генеральной смете Нижнеамурского ИТЛ уполномоченным НКВД по Дальнему Востоку комиссаром госбезопасности 2 ранга С.А. Гоглидзе были исключены укрытия для самолетов с подходами и землянки для личного состава. Важность и необходимость строительства этих объектов уже были подтверждены опытом войны, однако и действия С.А. Гоглидзе были обоснованы. Дело в том, что в начале 1943г. ГКО СССР утвердил «Технические условия на проектирование и строительство взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и сооружений на аэродромах ВВС Красной Армии в 1943 г., выполняемых НКВД СССР», которые содержали перечень и количество объектов, возводимых ГУАС НКВД в 1943 г. Под эти технические условия не попадали аэродромы, строительство которых началось в 1942 г. Поэтому формально исключение из списка строительства укрытий для самолетов и землянок для личного состава на аэродроме Седанка Южная было законным, но от этого условия боевой работы авиации не становилось лучше. ВВС ТОФ самостоятельно выполнить это строительство были не в состоянии, а Инженерный отдел ТОФ не имел рабочей силы для этого строительства.

(ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 86.)

Готовность аэродрома Седанка Южная по состоянию на 1 апреля 1943 г.

№№ п/п	Наименование сооружений	% готовности
1	Освоение участка	51,3
2	Взлетно-посадочная полоса	76,5
3	Летное поле	82,8
4	Рулежные дорожки	58,4
5	Подъездные дороги	83,2
6	КП авиаполка	23,0
7	Бензохранилище (6 цистерн по 5 т)	74,0
8	Бомбохранилище (2 склада по 106)	50
9	Землянки на 64 человека	90
10	Маскировка	0
11	Благоустройство площадки	0
12	Временные здания и сооружения	100

Источник: ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444, л. 32.

План первого квартала 1943 г. строительством был выполнен только на 69% при полной списочной обеспеченности рабочей силой. Однако из общего числа заключенных в 1294 чел. на основном производстве было занято только 400 чел, которые выполняли нормы выработки немногим более 50%. Остальные заключенные проходили оздоровительные мероприятия и были заняты на подсобных и хозяйственных работах.

(ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 32об.)

Кроме того, причинами невыполнения государственного задания стали недостаточное количество транспорта и отсутствие кирпича для укладки ВПП. В ходе укладки ВПП заключёнными-строителями часто нарушались технические условия, что приводило к необходимости исправления недостатков (до 20% от всей выполненной работы). (ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444. л. 32об.)

Учитывая полную обеспеченность рабочей силой и материальными ресурсами во втором квартале 1943 г., С.А. Гоглидзе назначил срок окончания строительства аэродрома Седанка Южная на 1 сентября 1943 г.

За месяц до окончания строительства в августе 1943 г., докладывая начальнику Инженерного управления ВМФ генерал-майору инженерных войск П.И. Судьбину результаты аэродромного строительства площадки № 1370 Седанка Южная, начальник ИО ТОФ полковник П.В. Квочкин констатировал, что реально строительство основных объектов аэродрома может быть завершено не ранее октября. По состоянию на 1 августа готовность рулежных дорожек составила 88%, командного пункта – 90%, склада авиационного боезапаса – 68%, склада горючего – 20% и т.д. Что же касается одного из важнейших элементов аэродрома – ВПП, то уложенные в качестве покрытия кирпичи оказались низкого качества по показателю морозоустойчивости. В 1943 г. строители заменили покрытие на площади 4,5 тыс. м². Однако лабораторные испытания кирпича, инициированные Инженерным отделом ТОФ с привлечением специалистов Управления авиационного строительства и ВВС ТОФ, показали, что по различным показателям (морозостойкость, устойчивость на сжатие и изгиб и проч.) до 35% покрытия не соответствует требованиям технических условий. Это поставило под сомнение возможность принять ВПП в эксплуатацию в таком виде. Для устранения столь серьезного замечания начальником ИО ТОФ было предложено поверх кирпичного сделать асфальтобетонное покрытие. Прибывший на место строительства аэродрома представитель ГУАС НКВД инженер-капитан Дмитриев с доводами представителей ИО ТОФ согласился, и был установлен окончательный срок завершения строительства – 1 ноября 1943 г. (ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444, л. 124–125, 125об, 126)

Однако у специалистов ИО ТОФ были вполне серьезные основания сомневаться, что и к этому сроку строительство будет закончено, так за оставшееся время следовало выполнить строительные работы по переносу антенного поля приемного радиоцентра «14 километр» наркомата связи, от выполнения которых ГУАС НКВД первоначально отказывался. Другой причиной сомнений оставалась недостаточная численность заключённых-рабочих, занятых на основном производстве. Из 707 заключённых общего списочного состава Нижнеамурского ИТЛ на работах было занято только 266, а остальные – на подсобных и хозяйственных работах. (ЦВМА. Ф. 2508, оп. 1, д. 444, л. 126об.)

Обеспеченность рабочей силой строительства аэродромов для Тихоокеанского флота в 1943 г.

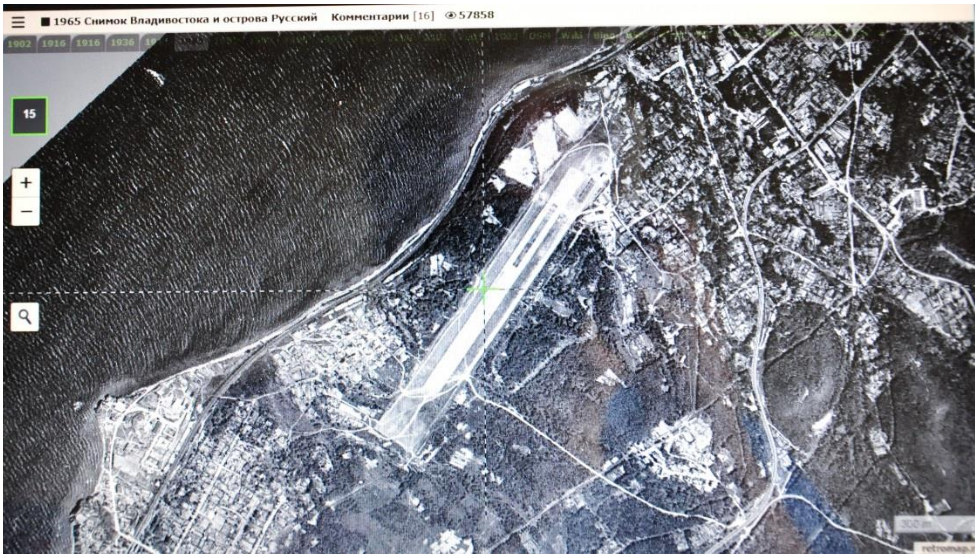
Площадка	№ 1370
По плану	1400
Фактически	900
%	65

Источник: ГАПК. Ф. П–68, оп. 4, д. 8, л. 127.

Таким образом, срок отставания от правительственного задания по строительству аэродрома Седанка Южная составил более 1 года.

После завершения строительства, с этого аэродрома выполняли учебные полёты 6, 12 и 17-й авиаполки 7-й истребительной авиационной дивизии. 12-й истребительный авиационный полк (затем 53, 578 иап), вооружённый самолётами И-15бис и И-16, к

августу 1945 г. был перевооружен. В его боевом составе числилось 42хЯк-9у на аэродроме Южная Угловая и 24хЯк-7б на аэродроме Седанка.



Аэродром Седанка.
Снимок из космоса. 1965 г.

С началом войны с Японией подразделения полка выполнили рассредоточение по оперативным аэродромам: 09.08.1945 г. 1-я и 2-я АЭ 12-го истребительного авиационного полка были передислоцированы с аэродрома Южная Угловая на аэродром Седанка. За время боевых действий полк нес боевое дежурство в системе ПВО, прикрывая с воздуха объекты флота и аэродромы со стороны Уссурийского залива. Боевых столкновений с самолетами противника в воздухе и потерь в своих самолетах и летчиков в полку не было.



Лётчики 6 истребительного авиационного полка 7 иад ВВС ТОФ.
Аэродром Седанка. 1945

В районе Седанки произошло несколько авиакатастроф. Ходили слухи, что одна из них произошла из-за столкновения двух самолётов: один взлетал с Седанки, а другой со Второй Речки. Вот что рассказывает жительница Владивостока со слов своей матери: «Расспросила маму о катастрофах. Первая была ориентировочно в середине 40-х. Мама была тогда ещё девчонкой. Жила с родителями на подсобном хозяйстве. Это район, где сейчас находится Школа-интернат одаренных детей на улице Чапаева. Был теплый летний день. Мама с подружками гуляли во дворе. Вдруг услышали взрыв со стороны Амурского залива. Кто-то сказал, что столкнулись два самолёта. Все, и взрослые, и дети побежали по

дороге вниз на берег моря через железную дорогу. Там у воды раскинув в стороны руки, лежал лётчик. Вокруг разбросаны обломки самолета. Было очень жалко лётчика, и многие плакали. Потом приехали военные, какое-то начальство и всем сказали уйти. После этой аварии по всей округе находили обломки самолёта».

Вот что произошло на самом деле:

15 августа 1944 г. в 17.40 при ведении учебного группового воздушного боя погиб лётчик 1 аэ 6-го иап лейтенант И.И. Трошин. Его МиГ-3 № 2482 столкнулся в воздухе с самолётом заместителя командира аэ старшим лейтенантом Замазиевым. В результате удара оба самолёта разрушились в воздухе и падали по частям. Замазиев был выброшен из самолёта и успел воспользоваться парашютом. Лейтенант Илья Трошин, ставший виновником происшествия, погиб. Самолёты упали в 2-х км севернее аэродрома Седанка. Обломки разбросало по пляжу между мысами Красный и Грозный.



Вертолёт Ка-15

В 1950-е годы аэродром частично использовался буксировочной авиацией для выполнения учебных воздушных стрельб, а затем в 1960-х здесь начал формироваться будущий 710-й окплвп на вертолётах Ка-15, позже перевооружённый на Ми-4.



Вертолёт Ми-4А

В настоящее время о старом аэродроме напоминают остатки кирпичной ВПП и полуобвалившиеся земляные капониры, в которых находятся места для пикников. На бывшей ВПП разместились детские площадки, автодром и небольшой музей образцов артиллерийского и ракетного вооружения. Здесь же расположен СКП и посадочная площадка для вертолётов МЧС. На неё иногда приземляются вертолёты высоких гостей и частные «вертушки».

Ликвидация аэродрома Вторая Речка

Разворачивавшееся строительство во Владивостоке было остановлено начавшейся Великой отечественной войной. Основное внимание было переброшено на строительство индивидуальных домов в пригородной зоне и на окраинах города — в Стрелковой пади, в районе улицы Папанина (современная улица Приходько), долине реки Объяснения и на Второй Речке. В послевоенные годы широкое распространение получило индивидуальное жилищное строительство. Всё шире внедрялось в практику крупнопанельное домостроение.



Проспект 100-летия Владивостоку. 1960 г.
Справа видно здание штаба ВВС ТОФ с башенкой наверху.

Если в 1960 году в городе было построено два крупнопанельных дома, то в 1963 году — 41. Крупнопанельными домами застраивался новый большой микрорайон на севере Владивостока — Вторая Речка. Строительство «Большого Владивостока» непосредственно связано с посещениями города Генеральным секретарём ЦК КПСС Н.С.Хрущёвым.

Хрущев посетил Владивосток дважды. Первый раз - проездом из Китая, где он был на 5-летии КНР в октябре 1954 года (отменил ДВ надбавку) и второй раз - 4 октября 1959-го (ДВ надбавка была возвращена). Тогда впервые Ил-18 приземлился на аэродроме Кневичи, доставив Н.С. Хрущёва из США через Китай во Владивосток.

После первого визита, посмотрев на золотую приморскую осень, Хрущев заявил: «Да у вас здесь климат лучше, чем в Сочи!» и отменил дальневосточные надбавки.

Второй визит был более позитивным. Первый секретарь крайкома КПСС Василий Чернышёв хитроумно добился возвращения надбавок.

Из протокола встречи с Хрущевым:

Чернышёв: «Никита Сергеевич, мы не настаиваем на возвращении дальневосточных надбавок, но убедительно просим снять поясной коэффициент с торговых цен. (В СССР существовали 3 ценовых пояса - Сочи относились к 1-му - самому низкому, а Владивосток и Приморье к 3-му - самому высокому). Если, по Вашему мнению, у нас климат как в Сочи, то пусть цены будут по поясу Сочи».

Хрущёв (рассмеявшись): «Вот это нам совсем не по карману. Лучше мы вернём вам надбавки».



Н.С. Хрущёв во Владивостоке

Результатом его второго посещения стало постановление Совета Министров СССР, которое дало начало реализации программы «Большой Владивосток». Кроме того, в 1959 году Никита Сергеевич, насмотревшись на американские красоты, пообещал превратить Владивосток во второй Сан-Франциско. Достичь этой цели не удалось, но Совет Министров СССР по инициативе Хрущева принял постановление «О развитии города Владивостока», после чего началось массовое строительство жилья. В 1960-1967 гг. во Владивостоке было введено около 1 млн. кв. метров жилой площади.

СОВЕТ МИНИСТРОВ РСФСР
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 28 января 1960 г. N 156
О РАЗВИТИИ г. ВЛАДИВОСТОКА
(В извлечении)

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 18 января 1960 г. №43 в целях обеспечения развития г. Владивостока - культурного и административного центра на Дальнем Востоке Совет Министров РСФСР постановляет:

1. Обязать Приморский крайисполком, Владивостокский горисполком и Министерство строительства РСФСР:

а) построить и ввести в эксплуатацию в 1960 - 1965 годах в г. Владивостоке жилые дома общей площадью 1600 тыс. кв. метров, школы на 20,1 тыс. мест, детские учреждения на 13,5 тыс. мест, больницы на 2100 коек, столовые, бани, прачечные, кинотеатры, продовольственные и промтоварные магазины и другие объекты культурно-бытового назначения и коммунального хозяйства согласно приложению № 1 (приложения не приводятся).

Установить, что капитальные вложения, предусмотренные настоящим Постановлением для Министерства строительства РСФСР и Министерства связи РСФСР,

должны направляться на создание производственной базы Главвладивостокстроя и на развитие предприятий связи **только** в Приморском крае и в г. Владивостоке.

4. Обязать Министерство строительства РСФСР в месячный срок организовать в составе Министерства Главное управление по строительству в г. Владивостоке (Главвладивостокстрой) с местонахождением в г. Владивостоке.

9. Обязать Приморский крайисполком и Владивостокский горисполком:

а) отвести в месячный срок Главвладивостокстрою Министерства строительства РСФСР площадки для строительства предприятий строительных материалов и строительной индустрии, а также для жилищного и культурно-бытового строительства.

10. Обязать Министерство высшего и среднего специального образования РСФСР:

в) направить в 1960 году Главвладивостокстрою 1 тыс. молодых рабочих строительных и монтажных специальностей, окончивших профессионально-технические учебные заведения.

11. Обязать Министерство высшего и среднего специального образования РСФСР:

а) организовать с 1960/61 учебного года на инженерно-строительном факультете Дальневосточного политехнического института отделение для подготовки инженеров-сантехников в количестве ежегодно 25 человек;

б) обеспечить с 1960/61 учебного года подготовку 3 групп студентов старших курсов инженерно-строительного факультета Дальневосточного политехнического института по 25 человек в каждой для выпуска инженеров-сантехников.

12. Обязать Главное управление переселения и организованного набора рабочих при Совете Министров РСФСР направить Главвладивостокстрою Министерства строительства РСФСР в 1960 году необходимое количество рабочих в порядке организованного набора, преимущественно из числа несемейных рабочих и военнослужащих, уволенных в запас.

14. Обязать Госплан РСФСР предусмотреть направление в 1960 году Министерству строительства РСФСР дополнительно к установленному плану 110 инженеров-строителей для Главвладивостокстроя.

18. Обязать Министерство коммунального хозяйства РСФСР разработать и к 1 июля 1960 г. представить на утверждение Совета Министров РСФСР проект планировки г. Владивостока и его курортной зоны.

22. Принять предложение Приморского совнархоза об организации специализированного треста по строительству дорог, водопровода и канализации для подведомственных предприятий.

35. Обязать Министерство торговли РСФСР и Приморский крайисполком открыть на стройках Главвладивостокстроя Министерства строительства РСФСР в предоставляемых им помещениях необходимое количество магазинов и предприятий общественного питания, обеспечить в них бесперебойную торговлю продовольственными и промышленными товарами, а также организовать общественное питание для строителей.

Председатель Совета Министров РСФСР Д.ПОЛЯНСКИЙ
Управляющий Делами Совета Министров РСФСР И.ГРУЗДЕВ



Границы лётного поля аэродрома Вторая Речка на фото хорошо просматриваются.
Бывший аэродром окаймлен снизу проспектом 100-летия Владивостоку, слева улицей Русской,
справа Бородинской, а в верхней части цехами завода «Дальприбор».

Реализация программы «Большой Владивосток» положила конец деятельности аэродрома Вторая Речка. На ровном поле аэродрома стали расти жилые дома, объекты инфраструктуры и предприятия. Сейчас об аэродроме Вторая Речка напоминают лишь здание Управления Морской авиации ТОФ по улице Русской 21а с вертолетом Ка-25 во дворе, одноэтажный домик штаба звена Управления ВВС ТОФ по Русской 72в и ровные улицы Русской, Бородинской, Кутузова, Багратиона и Давыдова.



Штаб управления Морской авиации ТОФ. 2020 г.

Заключение

Новые улицы на Второй Речке появились в год 150-летия Бородинской битвы и были названы в честь героев и событий 1812 года: Багратиона, Кутузова, Давыдова, Барклая, Раевского, Бородинская. На улице Русской в сквере возле кинотеатра «Нептун» (в 80-х годах «Бородино») в 1985 году был установлен памятник-бюст Михаилу Кутузову, выполненный по проекту известного советского скульптора Николая Томского, а год спустя установлен памятник поэту-партизану Денису Давыдову на улице, носящей его имя, работы скульптора Бориса Волкова. На кольце Багратиона выросли цеха заводов «Изумруд» и «Дальприбор», в 1987 году по инициативе горожан поставили бюст Багратиону.

Такова краткая история аэродромов под названием «Вторая Речка», сухопутного и гидро, и всё, что с ними связано.



Одноэтажный домик бывшего штаба звена Управления ВВС ТОФ по Русской 72в



Ровные улицы Русской, Бородинской, Кутузова, Багратиона и Давыдова.



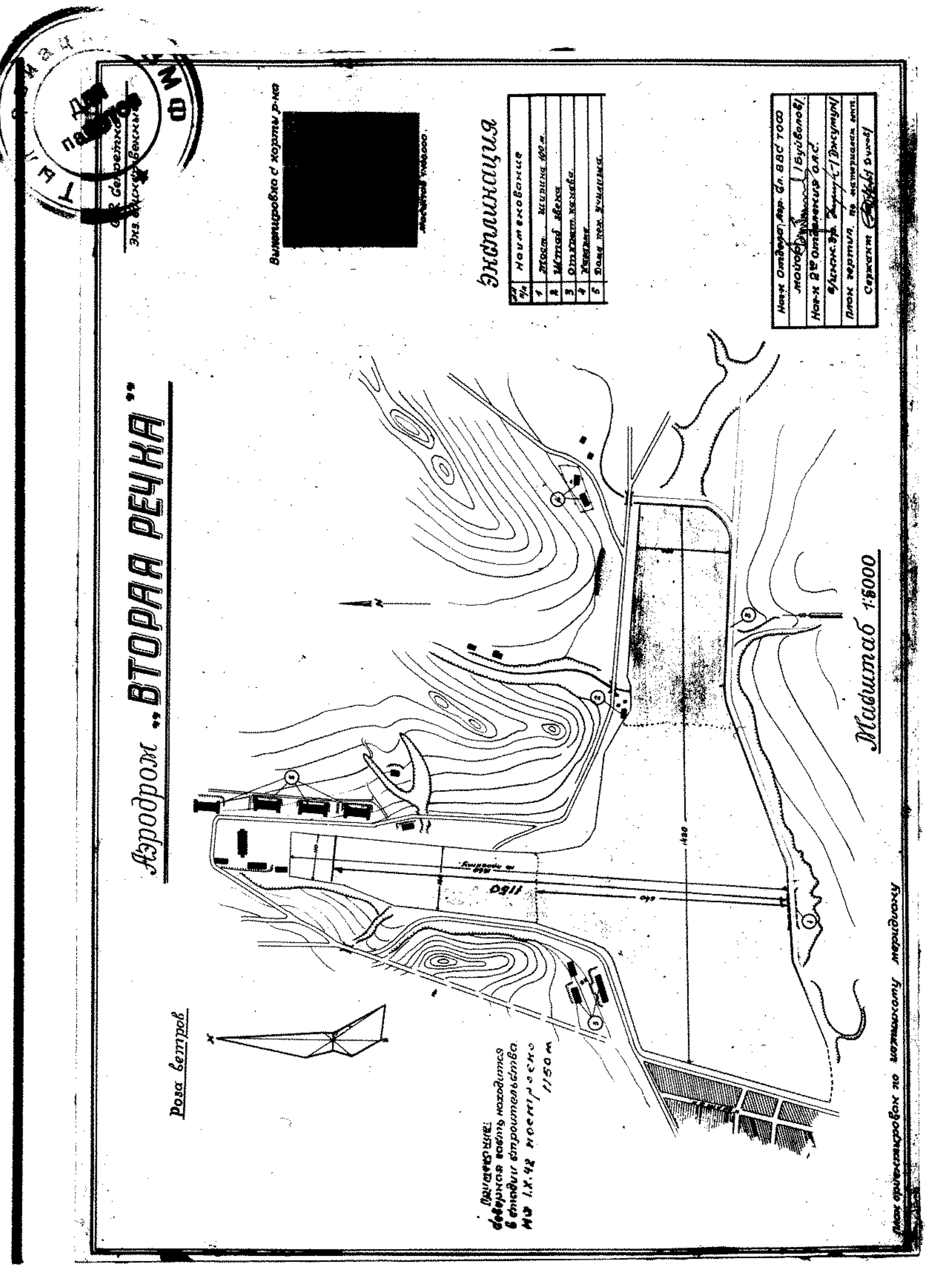
Кинотеатр «Нептун»



Вторая Речка. Снимок из космоса. 2020 г.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1



ЦВМА. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ. 1942 г.
Аэродром «Вторая Речка»

Приложение № 2

Р Е Ш Е Н И Е №357

ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ВЛАДИВОСТОКСКОГО ГОРОДСКОГО
СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

От "5" Августа 1952 года.

" О закреплении за В/ч 34325 земельного участка в районе Второй речки, по Великорусской ул. №21 для строительства 4-х этажного административного здания, согласно прилагаемой схемы."

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ Р Е Ш А Е Т:

1. Закрепить за В/ч 34325 земельный участок в районе Второй речки по Великорусской ул. №21 для строительства 4-х этажного административного здания, согласно прилагаемой схемы.

2. Обязать В/ч 34325:

а/ генплан и архитектурное оформление здания согласовать с Управлением главного архитектора города и Горкомхозом.

б/ перенести за свой счет и своими средствами имеющихся на участке бензоколонку на другой участок.

в/ по представлении согласованного генплана заключить с Горкомхозом акт бессрочного пользования.

г/ строительство начать в 1952 г. и закончить в 1952 г.

4. Закрепление произвести в порядке положения об из"ятии земель для Государственного и общественного пользования, утвержденного Постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 4/III-29 г. /СУ 1929 г. №24 ст. 248/ и внесенным к нему дополнением Постановлением ВЦИК и СНК от 10 февраля 1934 года/СУ 1934 год №8 ст. 53/.

Зам. Председателя Исполнительного комитета
Владивостокского городского Совета
депутатов трудящихся
/Г. ДУКАЕВ/

Секретарь Исполнительного комитета
Владивостокского городского Совета
депутатов трудящихся
/М. СОЛОВЬЕВА/

Решение исполнительного комитета Владивостокского городского Совета «О закреплении земельного участка» для строительства штаба ВВС ТОФ.

Приложение № 3

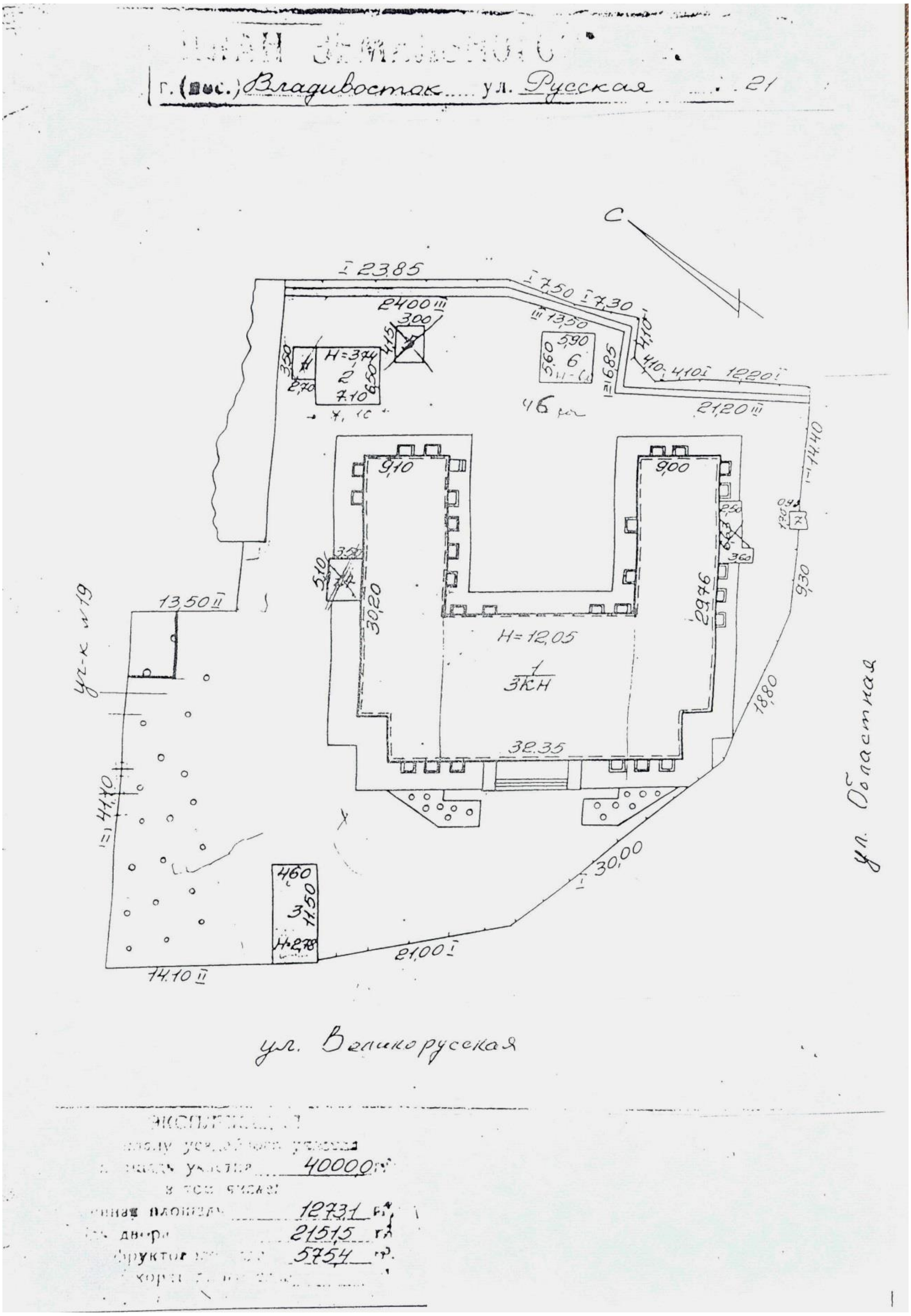


Схема к Решению исполнительного комитета Владивостокского городского Совета «О закреплении земельного участка» для строительства штаба ВВС ТОФ.

Приложение № 4



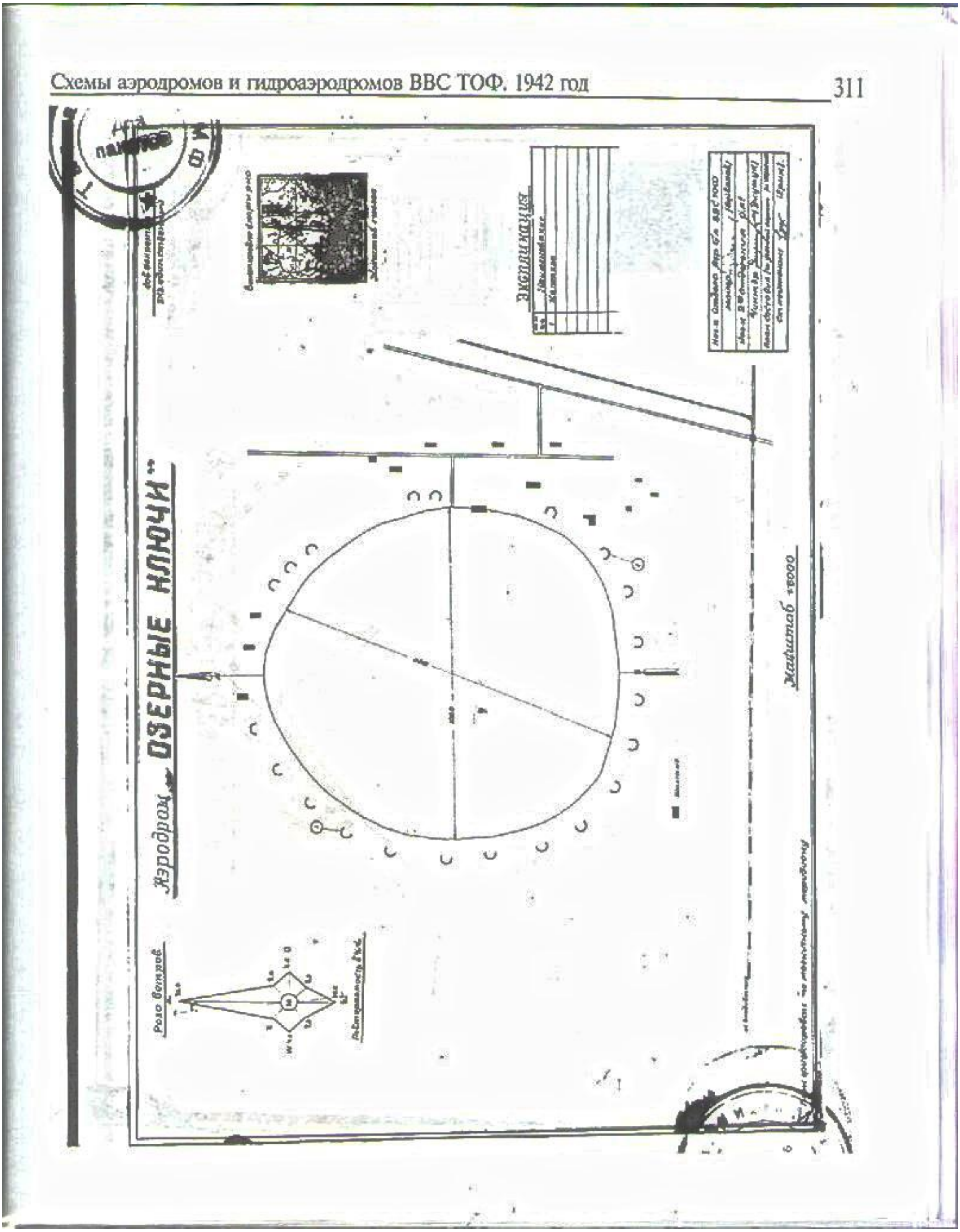
Схемы расположения малообъемных аэростатов заграждения: РГАНТД. Ф.50/Р-498. Оп.3-1. Д.12. Лл.26, 27, 28, 29, 32.

Приложение № 5



Схемы расположения малообъемных аэростатов заграждения:
РГАНТД. Ф.50/Р-498. Оп.3-1. Д.12. Лл.26, 27, 28, 29, 32.

Приложение № 6



ЦВМА. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ. 1942 г.
Аэродром «Озёрные Ключи»

Приложение № 7

79

Не подлежит оглашен

П Р И К А З
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ УПРАВЛЕНИЮ Г В Ф Л О Т А
г.Хабаровск № 58-А "9" мая 1939 г.

Для лучшего обслуживания Приморского края и Амурской облас[ти в]
деле оказания своевременной медицинской помощи,рационального ис[поль-]
зования самолето-моторного парка Санавиации в соответствии с ди[ректи-]
вами управления Местных воздушных линий и спецприменений ГУГВФ

П Р И К А З Ы В А Ю:

1.Хабаровскую санитарную группу расформировать с оставлени[ем]
а/п Хабаровск отдельного санитарного звена.

2.Летно-технический состав и материальную часть распредели[ть]

Хабаровскому звену: Ком-ра звена -ШАРАПОВА
Пилота -ИВАНОВА
-"- -РУДНЕВА
-"- -ДРАКИНА
Инженера -КОТЕЛЬНИКОВА
ст.техника -ПЕТРОВА
техника -ВЛАДИМИРОВА
-"- -ДОКУКИНА
-"- -НЕХЛОПЧЕНКО
моториста -НЕСТЕРЕНКО
-"- -БЕЛОУСОВА
-"- -АНТИПИНА
техника -ТКАЧЕВА
тех.по приор. -ХОЛЬМОВСКОГО

Самолеты К - 47
К -276
К -275
К -262
Л -1715
СП -2748
У2 -86

Приморскому звену: Пилота -ТРУБАЧ
а/техника-ШИЛКОВА

Самолеты К- 274
-"- К- 46

Благовещенскому звену. Пилота -ЧЕРЕМУШНИКОВА
а/техника -ВАЦЕВА

Самолеты К- 92

Материальные ценности Хабаровской санитарной группы оставить
за Хабаровским отдельным санитарным звеном.

Командиров звеньев ведение,которых находятся указанные самол[еты,]
[вкл]ючать в план работ,по представлению заявок Крайздравами и Облздра[вами.]

Начальнику плановой группы Местных линий тов.КОТОВУ,определи[ть не-]
обходимые штаты и фонды по Хабаровскому отдельному санитарному зве[ну.]

Начальнику ОМТС-включить в план снабжения санитарные подраз[делени-]
я на 1939 год.

П/П НАЧАЛЬНИК ДВУ ГВФЛОТА ______________
/РОМАНОВ/

В Е Р Н О: [подпись]

тг.

Приказ о создании Приморского санитарного звена.

74

П Р И К А З

ПО ДАЛЬНЕ-ВОСТОЧНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГРАЖДВОЗДУХОФЛОТА

от 28 мая 1939 г. № 62 город Хабаровск.

Установить с I-го мая 1939 года следующие оклады работникам Авиаремонтных Мастерских 2-я речка.

I.	Шкатов И.Ф.	- Начальник АРМ"а	- 1100 р.
2.	Ленский В.Н.	- Старший бухгалтер	- 900 р.
3.	Безымянский В.Г.	- Мастер самолетного цеха..	- [illegible]50 р.
4.	Тарасов А.Г.	- Мастер моторного цеха....	- [illegible]00 р.
5.	Самсонов В.И.	- Техник по приборам	- [illegible]50 р.
6.	Тарасова К.С.	- Бухгалтер	- 500 р.
7.	Коробкин Л.Н.	- Дефектчик самолетного цеха	- 800 р.
8.	Л у ц В.Н.	- Дефектчик моторного цеха..	- 650 р.
9.	Чоботова В.К.	Уборщица-истопник	- 280 р.
I0.	Фролов А.	- П о в а р	- 300 р.
II.	Горюнов	- Нач. снабжения	- 600 р.

НАЧАЛЬНИК ДВ УПРАВЛЕНИЯ
[illegible]- М А Й О Р (ИГНАТЬЕВ)

4/кт.
25.V.39 г.

Верно: секр. [подпись]

Приказ о величине окладов работников АРМ «Вторая Речка»

Приложение № 9

П Р И К А З

ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГВ ФЛОТА.

г. Хабаровск. № 99 " " июля 1939г.

ОБ УСТАНОВЛЕНИИ НУМЕРАЦИИ ЗВЕНЬЕВ АВИАЦИИ СП
и МЕСТНЫХ ЛИНИЙ ДВУ ГВФ.

С сего числа отменяются прежние наименования звеньев /Приморское, Биробиджанское и т.д./.

Взамен наименований присвоить номера звеньям и впредь именовать:

1/ Звено № 121 /Бывш. Приморское, База 2-я речка/ц
2/ Звено № 122 /Бывш. Иманское, База а/п. Иман/.
3/ Звено № 123 /Бывш. Биробиджанское, база а/п. Биробиджан/.
4/ Звено № 124 / Бывш. Благовещенское, база а/п. Благовещенск/
5/ Звено № 125 /Бывш. Свободненское, база а/п. Свободный /.
6/ Звено № 126 /Бывш. Зейское, база а/п. З е я /.
7/ Звено № 181 / Бывш. Хабаровское, база санитарное, а/п. Хабаровск./.
8/ Звено № 182 / Бывш. Ясненское, база а/п. Ясный /.
9/ Звено № 183 / Бывш. Хабаровское спецприменений /.

Начальникам отделов Управления, Начальникам аэропортов изменить порядок оформления дел, строго в соответствии с настоящим приказом.

НАЧАЛЬНИК ДВУ ГВФ
Майор /ИГНАТЬЕВ/

Приказ об изменении нумерации авиационных звеньев ДВФУ

Приложение № 10

ПРИКАЗ № 162

ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГРАЖДВОЗДУХФЛОТА

г.Хабаровск "8" июля 1941 г.

В целях экономии государственных средств - ПРИКАЗЫВАЮ:

1. 121 звено 246-го отряда перебазировать в аэропорт Озерные ключи. Аэропорт 2-я речка оставить как посадочную площадку.

2. Здания и сооружения аэропорта 2-я речка передать по балансу авиаремонтным мастерским 2-я речка, по состоянию на 1-е июля 1941 года.

3. Имущество, запчасти и материалы, необходимые для работы звена перевезти в аэропорт Озерные ключи, остальное передать АРМ Вторая речка.

4. Автомашины, аэропорта 2-я речка ЗИС-5 № ДГ 9826 и ГАЗ АА № 1388 передать на баланс аэропорта Озерные ключи, остальные отправить в Хабаровск в распоряжение К-ра 246 отряда.

5. Работников аэропорта Вторая речка, нужных по своей квалификации - мастерским передать последним, остальных уволить.

6. Летному и техническому составу 121 звена, переезжающему в связи с перебазированием, в аэропорт Озерные ключи предоставить бесплатно автотранспорт для переезда и перевозки семей и имущества.

7. Начальнику аэропорта Озерные Ключи обеспечить квартирами весь личный состав 121 звена.

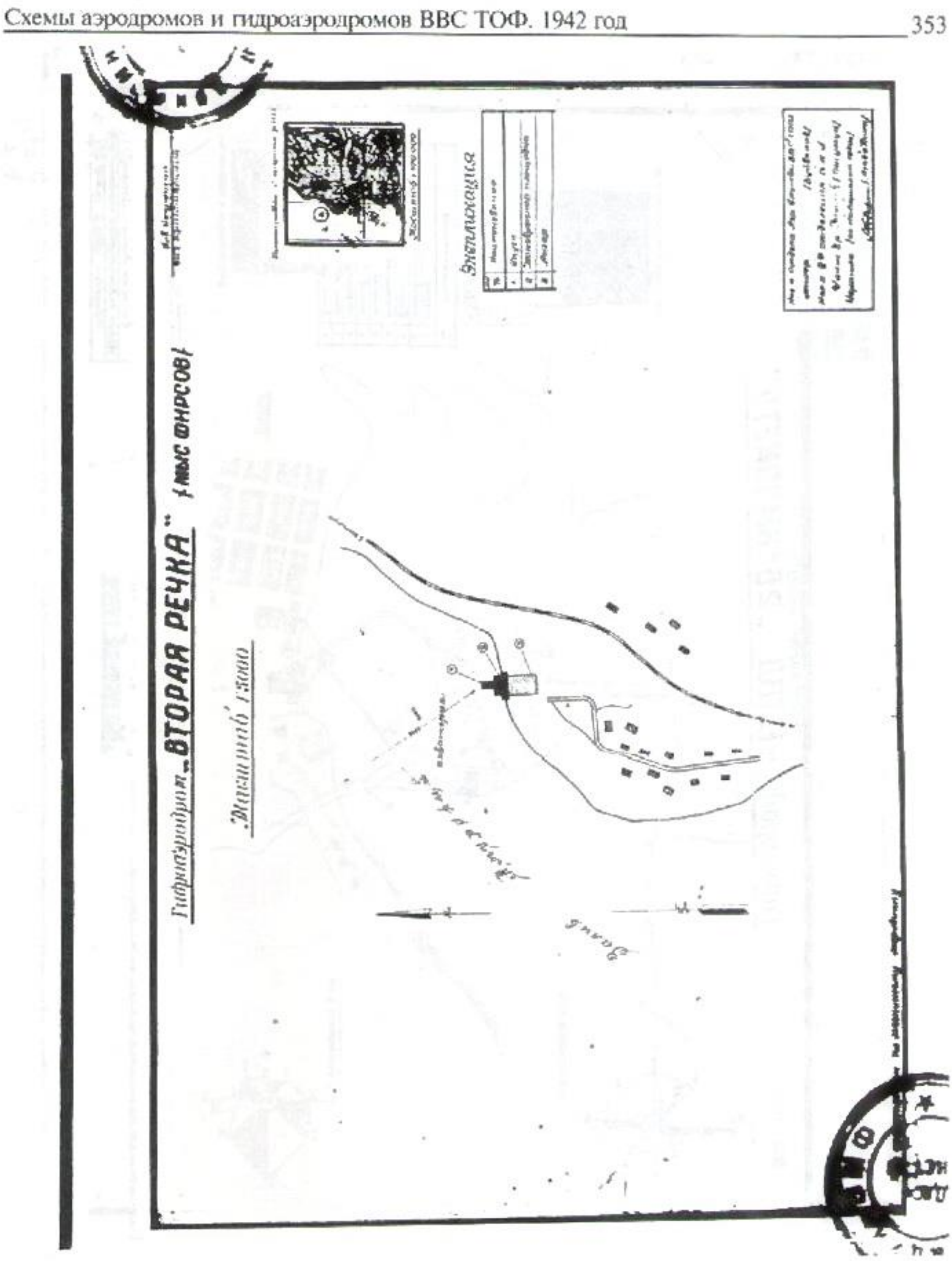
8. Начальнику Планового Отдела пересмотреть штат аэропорта Озерные ключи в связи с базированием в нем 121 звена 246 отряда.-

Начальник ДВУ ГВФ
Инженер- / СЛУПСКИЙ/

лк.

Приказ о перебазировании 121 авиазвена с аэродрома «Вторая Речка» на аэродром «Озёрные Ключи»

Приложение № 11



ЦВМА. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ. 1942 г.
Гидроаэродром «Вторая Речка» («Мыс Фирсова»)

Приложение № 12

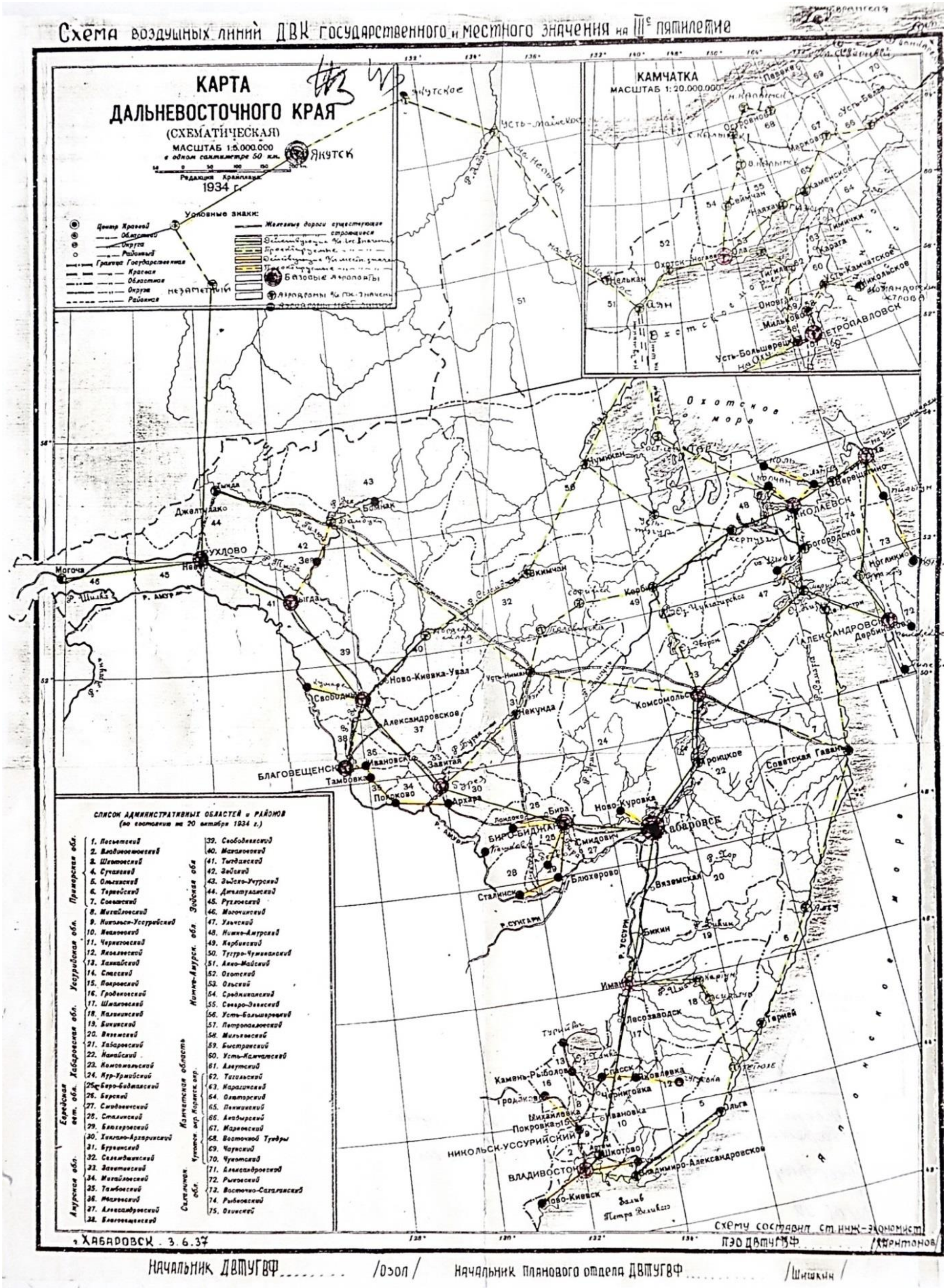


Схема воздушных линий ДВК государственного и местного значения
на 3-й пятилетний план

Использованная литература

1. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России в 1910-2010. Санкт-Петербург, ООО «Береста», 2012 г.

2. РГВИА.

3. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ 1942 г. ЦВМА.

4. Отчёт по опытным учениям с малообъёмными аэростатами заграждения на Тихоокеанском флоте в октябре 1943 г. ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского.1943 г.

5. ЦВМА

6. Ливанский Я.В. Ушедшие в туман. 1 часть. 1933-1945 гг. Казань, «Логос», 2018 г.

7. Бек-Булат Г.З. Гражданская авиация в небе Приморья. Первые крылья: 1932-1941 гг. Владивосток, ТИНРО-центр, 2005 г.

8. Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, альманах «Рубеж», 2010 г.

9. История Российского Приморья. Владивосток, Дальнаука, 1998 г.

10. Сидоров Н.В. ГУЛАГ НКВД: анфас и профиль. Владивосток, издательская группа «Восток-Контракт», 2011 г.

11. Шкурин А.С. История развития гражданской авиации в Приморском крае в 1955 – 1985 годах. Владивосток, издательство ДВГТУ, 1994 г.

12. Анюшин Н.Б., Калинин В.И., Воробьёв С.А., Гаврилкин Н.В. Владивостокская крепость. Владивосток, Дальнаука, 2006 г.

13. Гражданская авиация Приморья из века в век. Владивосток, фотостудия «Rollfilm», 2002 г.

14. Расправив крылья в XXI век. Этапы большого пути авиакомпании «Владивосток Авиа». Владивосток, фотостудия «Rollfilm», 2007 г.

15. Аэрофлот. 90 лет на высоте. История в плакатах. 2013 г.

16. Йолтуховский В.М., Щербина Г.Ф. История транспортной авиации Тихоокеанского флота в личностях. Санкт-Петербург, Морское наследие, 2020 г.

17. 100 лет в строю. Боевой путь 22 истребительного авиационного полка. Москва, ООО «Сам Полиграфист», 2018 г.

18. Краснознамённый Дальневосточный военный округ. 90 лет в боевом строю. Москва, ОАО «Московская типография № 2», 2008 г.

19. Авченко В. Поэт Осип Мандельштам: Владивосток, СВИТЛ, 11-й барак. Журнал «Родина», 2015 г.

20. Рыжов И.Л. 1918 год. Уссурийский фронт.

21. Рыжов И.Л. 1922 год. Последний поход.

22. Зайцев Ю.М. Отчет о научно-исследовательской работе. Развитие аэродромной сети авиации Тихоокеанского флота в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945гг.). Шифр «База» № 107601.

Содержание

Александр Александрович ПРИТЧИН

АЭРОДРОМ

ВТОРАЯ РЕЧКА

Художественное оформление и
компьютерная вёрстка
Александр ПРИТЧИН

Редактор ПЯТОВА О.А.

Формат 60x80/8. Печать офсетная.
Усл.печ. л. – 23,25. Бумага офсет, 80г.
Гарнитура Times New Roman
Тираж 50 экз.
Отпечатано в типографии «Винсент Ван Гог»
690001, г. Артём, пл. Ленина, 7/1


МОРСКАЯ АВИАЦИЯ
ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ



Автор книги профессиональный военный, «Заслуженный военный летчик РФ», гвардии полковник. Родился в г. Челябинске 25.10.1951 г. После окончания Оренбургского ВВАУл - служба в Морской авиации Тихоокеанского флота. После окончания службы, работал в ДОСААФ и различных авиакомпаниях. В настоящее время проживает в г. Владивосток, женат, имеет трех сыновей, двое из которых продолжают семейную традицию - офицеры Морской авиации.

Александр Притчин автор книг: «Белые пески Камрани» - о становлении авиаморской базы на полуострове Камрань во Вьетнаме, «Стажировка» - о прохождении курсантами старших курсов Оренбургского ВВАУл стажировки в боевом полку на аэродроме «Умбозеро» на Кольском полуострове, «Сашкины рассказы» - коротенькие рассказы о школьной жизни, поэтического сборника - «Стерх».